

L'EURAM, PORTA D'EUROPA.
REFLEXIONS A PARTIR DEL LLIBRE BLANC
DE LES INFRAESTRUCTURES DE L'EURAM.

Mateu Turró, catedràtic de Transport i Territori*
Universitat Politècnica de Catalunya

* Fins al 2009, fou director associat del Banc Europeu d'Inversions.

1. CAP A UNA VISIÓ ESTRATÈGICA DE LES INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT A L'EURAM

1.1. *Introducció*

El Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram recull els problemes i les aspiracions de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram) en relació amb la dotació d'infraestructures, tal com foren expressades per empresaris i experts al llarg de tots els debats celebrats durant un parell d'anys, entre el 2007 i el 2008, precisament els anys en què esclatà l'actual crisi econòmica. Aquesta euroregió, que engloba el País Valencià, Catalunya, les Illes Balears, Andorra i la Catalunya Nord, és un territori continu, amb forts lligams econòmics i culturals i que globalment té un pes comparable a les agrupacions regionals més poblades i riques de la Unió Europea.¹ Cadascuna de les seves "regions" –en el sentit d'identitat administrativa, encara que en el cas d'Andorra es tracti d'un estat– pertany a diferents agrupacions (la Comunitat de Treball dels Pirineus, l'Euroregió Pirineus-Mediterrània, els Quatre Motors per a Europa, la Conferència de Regions Perifèriques i Marítimes, etc.), però l'Euram, com s'ha demostrat en el procés de confecció del Llibre Blanc, té uns lligams econòmics i socials particularment robustos, i una cultura comuna. La premissa del Llibre Blanc és que aquests lligams s'han de mantenir i reforçar, en benefici de totes les empreses i les persones que hi viuen i hi treballen, i per això cal analitzar específicament la dotació d'infraestructures de l'Euroregió, per a determinar si és suficient per a respondre a les seves necessitats de futur o si cal fer inversions importants, i quines estratègies de gestió podrien ser les més convenients.

A l'Euram i especialment a les comunitats autònomes que rauen a l'Estat espanyol, la qüestió de la dotació d'infraestructures es va deixar força de banda durant molts anys, malgrat la seva importància per al desenvolupament econòmic i social i per a la integració interregional. No s'entrarà ací en els motius d'aquest poc interès, en particular per part dels polítics de la transició democràtica, però convé assenyalar que, com veurem més endavant, sempre hi ha hagut intents per part dels especialistes catalans, valencians, balears, andorrans i rossellonesos d'impulsar reflexions i propostes co-

1. Vegeu Josep V. Boira, Euram 2010. La via europea, Eliseu Climent (ed. 3 i 4). 2002.

munes sobre les grans infraestructures, les que tenien un impacte potencial sobre les regions mediterrànies i sobre la resta d'Europa o el nord d'Àfrica.

El Llibre Blanc recull d'una manera sistemàtica, a partir de debats oberts, els plantejaments dels agents econòmics i socials de les diverses regions de l'Euram sobre la dotació d'infraestructures i l'impacte que tenen sobre el desenvolupament econòmic i social. Les discussions que han tingut lloc a totes les grans ciutats de l'Euram han permès conèixer les propostes d'inversió que hi havia sobre la taula i la percepció que se'n tenia per part dels qui millor coneixen l'evolució social i econòmica del territori i les necessitats d'infraestructures.

Les reflexions que es fan en aquest document, continuació del Llibre Blanc, pretenen aportar una visió estratègica, enfocada a les relacions tant a l'interior de l'Euram com globalment amb la resta del món.

Per això es fa un ràpid periple pels treballs fets fins ara en aquest sentit, es defineix un marc de reflexió sobre el paper de les infraestructures, en particular les de transport, i s'analitza la situació de l'Euram en termes de dotació i de demanda. D'una estratègia per a reforçar la cohesió a l'interior de l'Euroregió i potenciar la seva posició privilegiada en el context europeu i mundial, es passa a defensar estratègies concretes d'actuació en els diferents modes de transport i de finançament, per concloure sobre quines línies d'acció caldria emprendre per a materialitzar la situació desitjada, que no és altra que tenir unes infraestructures de transport que permetin respondre al repte de la integració i projecció internacional de l'Euram.

1.2. Les iniciatives pioneres de vertebració territorial a la Mediterrània

Les reflexions sobre transport i territori que ultrapassen els confins estatals van poder prendre volada només amb el procés d'integració d'Espanya a la Comunitat Europea. Entre les iniciatives més atrevides, en aquest sentit i en relació amb la seva vocació mediterrània, podem esmentar la creació, al voltant del 1986, de la CITRAME, la Comissió Interregional per al Transport a la Mediterrània, que va llançar, des de Barcelona, els primers estudis sobre el tema des d'una òptica pluriregional. La CITRAME, en l'òrbita del moviment associacionista regional europeu impulsat entre altres institucions pel CEDRE, va aconseguir un cert consens entre els seus membres, les regions mediterrànies europees, sobre temes de transport d'interès comú. La visió conjunta que es va adoptar sobre les línies ferroviàries d'alta velocitat que llavors començaven a plantejar-se, com també sobre el paper dels aeroports regionals, que volien conformar xarxes d'aviació de "tercer nivell", segueixen sent interessants al cap de quasi vint-i-cinc anys, tot i els canvis que s'han produït a Europa, com la proliferació de línies de baix cost després de la liberalització dels mercats aeris; i d'altres propostes de la CITRAME, com la necessitat de dotar d'accessibilitat les zones enclavades interiors, no sols es mantenen vigents, sinó que les solucions que propugnava la CITRAME per a resoldre-les mitjançant una millor integració regional serveixen de base a les que pro-

posarem ací. Avui les iniciatives de cooperació interregional mediterrània s'articulen sobretot en el si de la CRPM, la Comissió de Regions Perifèriques Marítimes.

També es va abordar fa vint-i-cinc anys el tema de la projecció internacional de les regions mediterrànies. L'Institut Català per al Desenvolupament del Transport, malauradament desaparegut, va editar el llibre *Catalunya en el context mundial del transport*, premonitori de moltes tendències que han anat passant al llarg dels anys, en particular en relació amb l'explosió de la logística que s'han anat materialitzant (amb les primeres propostes de creació de ZAL –zones d'activitat logística–) i amb la necessitat de coordinar les polítiques portuàries.

Malgrat aquestes iniciatives i d'altres tant o més importants, com les impulsades pel CETMO, el Centre de Transports de la Mediterrània Occidental, sobre la vertebració d'Europa a partir de les infraestructures de transport,² el fet és que no es van aconseguir avenços importants en la materialització de les propostes de creació de noves infraestructures de transport que hi responguessin, i les visions centralistes dels estats espanyol i francès s'imposaren, tot i que sovint, sobretot a Espanya, comportessin la construcció d'infraestructures radials sense prou utilitat social i econòmica, només política i territorial. Durant els anys noranta, la reflexió sobre les infraestructures de transport a la Mediterrània nord-occidental va quedar enquibida en les discussions sobre l'establiment de les xarxes transeuropees de transport que, com veurem i per la raó ja esmentada, les va marginar.

D'altra banda, la reflexió més global sobre el conjunt de la conca mediterrània, que engloba els països del sud i l'est, es va emmarcar dins el procés de Barcelona, que pretenia crear una gran zona de comerç lliure a tota la gran regió. Aquest procés, potenciat des de les estructures comunitàries, va reconèixer la importància de millorar el sistema de transport per a crear la zona de lliure mercat proposada i ajudar així al desenvolupament dels països associats. A la pràctica, però, la iniciativa es va veure frenada per la manca de fons europeus per a les infraestructures dels països del sud i per una preocupació excessiva per la problemàtica legal i administrativa que pretenia que es millorés el funcionament institucional del sistema de transport abans de dedicar-hi recursos. No ha estat fins a aquests darrers anys que, com explicarem més endavant, s'han posat en marxa accions concretes sobre les infraestructures. I això és degut, en bona part, al fet que el CETMO, creat a Barcelona a mitjan anys vuitanta, ha mantingut la flama, essent pràcticament l'única institució que s'ha implicat directament i d'una forma ininterrompuda en l'estudi de les relacions entre els països europeus i el Magrib i a realitzar propostes per al desenvolupament del sistema de transport de la zona.

Així, doncs, es pot dir que, gràcies al treball continuat d'un nombre no pas gran de persones i d'experts, la majoria dels quals directament o indirectament vinculats a l'Institut Català per al Desenvolupament del Transport, durant molts anys s'ha pogut tenir un suport almenys intel·lectual per al debat sobre les infraestructures mediterrànies quan darrerament s'ha activat novament, arran dels treballs de l'Institut Ignasi

2. Com el treball seminal d'Albert SERRATOSA, *La difícil vertebración de Europa: Tráfico y red viaria*, Estrasburg, CEDRE, 1988.

Villalonga d'Economia i Empresa i d'altres iniciatives com Ferrmed, i ha passat a ocupar un lloc predominant en les preocupacions ciutadanes i institucionals, sobretot a partir de les cambres de comerç, i finalment polítiques.

El Llibre Blanc és, en certa manera, exponent i culminació d'un llarg procés que s'ha endegat a diferents nivells i que, amb aquesta empenta final de la societat civil, espera mobilitzar els suports institucionals europeus, estatals i de les autoritats autonòmiques i locals per tal que es materialitzin les actuacions necessàries per a tenir la dotació infraestructural que exigeix la realitat Euram, no tant per una qüestió de reivindicació territorial i política, sinó per la seva rendibilitat social i econòmica. La reivindicació que fa el Llibre Blanc no és, de fet, per demanar més infraestructures a l'Euram, sinó per reclamar que les inversions públiques en infraestructures es decideixin a Espanya tenint en compte, d'una forma objectiva, la utilitat social i econòmica que aporten a les persones i les empreses, cosa que no s'ha fet durant els darrers deu o quinze anys.

1.3. *El debat actual sobre les infraestructures*

Malgrat les iniciatives que s'acaben d'esmentar, la presència important i continuada del tema de les infraestructures en els mitjans de comunicació és relativament recent. La mediatització del tema ha estat estimulada per la seva forta politització, que obeeix a pressions sovint contradictòries: congestió, però preocupació per les condicions ambientals; demanda de més autopistes, però eliminació del peatge; contenció de la despesa, però polítiques keynessianes, etcètera. Ara bé, el debat s'ha establert més a escala regional (on competeixen les regions per a obtenir més inversions) o estatal (amb els estats europeus competint pels recursos que ells mateixos aporten a la Unió), que no a escala interregional de cooperació, que ja es defensava amb la CITRAME i que és la rellevant ací. Aquestes reflexions volen contribuir al debat des d'un punt de vista diferent que permeti enfocar el repte de les infraestructures des d'una òptica més elaborada i que ofereixi sortides raonables.

En tot cas, és convenient analitzar els tres aspectes que semblen explicar l'actual empenta política del tema de les infraestructures. Primer, hi ha una *consciència més clara de la seva necessitat*, perquè el creixement continuat de la demanda de serveis durant els darrers vint anys -encara que amb petites davallades puntuals, com actualment s'esdevé, en un moment dur de crisi- no ha estat acompanyat d'un augment comparable de l'oferta. O almenys d'una oferta adaptada a la demanda. Això ha portat a la saturació d'algunes infraestructures i, en ocasions, a situacions límit tant en el sector transport com en el subministrament d'aigua o d'energia, mentre que altres infraestructures sí construïdes tenien nivells de demanda excessivament baixos per justificar mínimament la inversió pública. Un segon aspecte és que aquesta política inversora ha generat inevitablement *greuges comparatius* entre regions i comarques, i que aquests greuges s'han utilitzat com a arma mediàtica per alguns grups de pressió (els debats sobre els peatges o sobre el dèficit fiscal són exemples clars d'aquest factor). Finalment, alguns *interessos particulars* -encara que sovint benintencionats, gairebé sempre insuficient-

ment informats- han aconseguit exacerbar més encara el debat: d'una banda, alguns moviments autoanomenats ecologistes i altres que defensen interessos molts concrets que han utilitzat la construcció de qualsevol nova infraestructura com a argument per a atraure l'atenció dels mitjans de comunicació i d'una societat que és cada cop més conscient de la degradació del paisatge deguda als processos d'urbanització accelerada que ha patit de manera especial la conca mediterrània durant els darrers anys. D'altra banda, les grans empreses espanyoles en el sector de la construcció i gestió d'infraestructures, que al llarg dels darrers vint anys s'han convertit en multinacionals molt potents, pressionen per mantenir a Espanya la política de grans inversions, malgrat que, com veurem més endavant, sovint hagin representat un mal ús dels recursos públics.

Certament, tots tres aspectes són rellevants i han d'emmarcar la reflexió que es vol fer ací des d'una òptica global i independent. Aquesta òptica global s'aplica, però, a un territori ben concret, l'Euroregió de l'Arc Mediterrani, que agrupa contrades amb lligams molt forts de tipus cultural, econòmic i social i que tenen clarament uns interessos comuns per a dotar-se d'infraestructures que els permetin progressar econòmicament. La integració, o sigui, l'establiment d'àmbits de cooperació i relació supraregionals, és particularment necessària en l'àmbit econòmic de l'Euram, com en d'altres àmbits territorials europeus, per a atènyer les economies d'escala que calen per a posicionar-se en un món cada dia més globalitzat. A Europa, tant al Bàltic com al Danubi, territoris amb forts vincles històrics provocats per les comunicacions i el transport, existeixen ja iniciatives interregionals avançades d'integració social i econòmica impulsades per agents socials, econòmics i institucionals dels territoris, i que tenen el suport de la Comissió Europea.

1.4. *Quines xarxes per a l'Euram?*

El fet d'abordar la qüestió de les infraestructures a escala de l'Euram vol dir que es té el convenciment que hi ha interessos compartits. I el que es vol veure és si aquests interessos es converteixen en necessitats de serveis comuns i també si, adoptant una visió global de les infraestructures, es pot afavorir una millor resolució d'aquestes necessitats.

Allò que caracteritza els serveis que necessiten infraestructures és que treballen en xarxa. I com més integrats estan els serveis en una xarxa, més necessitat hi ha d'una visió global per a entendre'ls i planificar-los. Si per al sector de l'aigua la visió global ja té interès, en particular a l'Arc Mediterrani, on la seva captació és molt irregular, ho és encara més per al sector d'energia i, en particular, d'electricitat i gas, per als quals els efectes de xarxa són essencials. El transport és, òbviament, el sector en què aquests efectes són més crítics. Les telecomunicacions són el prototip de funcionament en xarxa, però les infraestructures són més independents del territori.

Per a poder fer propostes sobre infraestructures, cal plantejar-se, doncs, quin és el seu paper dins les xarxes de serveis i, a partir d'ací, qui les paga i qui se'n beneficia. Els serveis públics dels països desenvolupats s'han convertit en sistemes de gran

complexitat. Explicar-ne el funcionament no és fàcil i per això hi ha una tendència a simplificar, en particular per part dels polítics i dels mitjans de comunicació. Tant els uns com els altres solen passar a la població missatges molt simples, tipus eslògan, que són fàcils de comprendre, però que sovint tenen una càrrega demagògica que és difícil de desmuntar quan cal dur a terme actuacions concretes que, lògicament, tenen una multiplicitat d'efectes, alguns dels quals no són bons per a tothom.

En el cas del transport, que té per a la majoria de persones una gran immediatesa i que representa una part considerable del seu pressupost de diners i temps (de promig entre un deu i un quinze per cent de la seva renda i més d'una hora diària), no és estrany que hi hagi posicions molt enrocades, sovint poc racionals i coherents, ni tampoc que es passi de l'experiència individual a les generalitzacions amb gran facilitat. Un cas típic n'és el convenciment que té molta gent que hi ha una ocupació excessiva de sòl per part de les infraestructures de transport. És evident que han arribat a aquesta conclusió a partir de la seva percepció del paisatge, falsejada perquè gairebé sempre que observem el territori estem ubicats en una d'aquestes infraestructures, sovint una carretera, que ocupa lògicament una part important del nostre camp visual. L'anàlisi a partir de dades topogràfiques o simplement del que es veu des d'un avió o d'imatges satèl·lit porta a conclusions ben diferents, però no és fàcil convèncer la ciutadania d'aquesta realitat.

L'exercici del Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram és particularment oportú perquè, aprofitant que el tema està sobre la taula, en mostra la complexitat i la importància de defugir les idees simples i preconcebudes. El Llibre Blanc és tant una auscultació, focalitzada en els serveis públics, de les preocupacions i desitjos de la societat civil de les seves comarques, acompanyada d'anàlisis locals, com una síntesi que intenta fer-les convergir en propostes globals. En sorgir de reunions de projecció local, i donada la complexitat del tema i les altres raons esmentades abans, és normal que l'àmbit en què es concretin les propostes de millora de les infraestructures sigui poc extens i que, fora de l'entorn immediat, es plantegin d'una manera genèrica. Però no hi ha cap mena de dubte que les propostes reflecteixen una comprensió dels reptes que la societat civil ha d'afrontar i de les mancances que té el sistema actual.

De totes maneres, la síntesi i les conclusions del Llibre Blanc no poden defugir l'origen localista, i per això ha semblat apropiat complementar-les amb unes reflexions que pretenen plantejar una visió integral, més global i, en definitiva, més científica. Mentre que el Llibre Blanc té un plantejament "de baix a dalt", des de cada territori i cada projecte d'infraestructura, aquí la reflexió es planteja, estratègicament, al revés: "de dalt a baix", d'Europa a l'Euram. Així, per relligar ambdues aproximacions, s'ha cregut oportú anar col·locant les conclusions del Llibre Blanc en requadres al llarg del text, en aquells llocs on es fa referència al tema en qüestió.

Finalment, cal assenyalar que les consideracions que es fan tant al Llibre Blanc de l'Euram com ací es mouen en el context de la política territorial i de transport i s'aborden, per tant, des d'una perspectiva àmplia, que es considera imprescindible si es té com a objectiu influir sobre la percepció que les instàncies estatals i europees tenen de l'Euram.

1.5. *El repte de la integració d'un sistema complex*

Com hem dit abans, les infraestructures de transport modernes només es poden comprendre en tant que configuren xarxes cada cop més complexes. És sobre aquestes xarxes que els usuaris es mouen amb els seus propis vehicles o utilitzen els serveis que ofereixen els operadors de transport. Malgrat que aquestes xarxes són sovint multimodals, o sigui que incorporen diversos modes de transport, la seva anàlisi se sol fer individualitzada per a cada mode. Cal tenir en compte, però, que és la subxarxa de carreteres la que dona servei universal, ja que tots els altres mitjans de transport ofereixen, en realitat, serveis de tipus multimodal, perquè la navegació, l'aviació o el ferrocarril només poden relligar-se amb la majoria d'orígens i destinacions emprant les carreteres.

Les subxarxes de transport terrestre (la de carreteres i, en menor grau, la ferroviària) tendeixen a cobrir el territori de manera homogènia unint els nodes, o punts on es produeix la concentració de demanda (a escala de l'Euram, són les ciutats i els grans centres d'activitat econòmica) mitjançant arcs, que són les infraestructures de connexió (autopistes, línies ferroviàries). Alguns d'aquests nodes ho són també de les subxarxes de transport aeri i de navegació, aquesta darrera constituïda per ports i, per tant, amb localitzacions dels nodes molt estrictes, ja que vénen condicionades per la geografia. La demanda de mobilitat és de punt a punt (node a node) i és més o menys ben atesa segons com funcionin els arcs que els uneixen. Efectivament, ja no és tant la distància allò que compta, sinó la capacitat que té la xarxa que s'utilitza per a donar el millor servei (temps, costos, fiabilitat, comoditat, seguretat...). I no s'ha d'oblidar que aquest servei depèn essencialment de la tecnologia i de l'explotació que es faci de la infraestructura.

Ara bé, cada subxarxa modal té unes característiques particulars que li permeten, per a uns certs tipus de serveis, de gaudir d'avantatges comparatius. Alguns d'aquests avantatges són propis i evidents, com els de l'aviació per a viatges de molt llarga distància. Però ben sovint la preponderància d'un mode depèn de com el servei que ofereix s'integri amb els que donen altres subxarxes que constitueixen cadenes multimodals de gran eficiència. Per exemple, la navegació marítima de curta distància, el Short Sea Shipping, té en molt casos la possibilitat de relligar nodes portuaris amb molta més eficiència que les alternatives terrestres. És el cas dels serveis entre els ports de l'Euram i els italians, que tenen recorreguts molt més curts que l'alternativa per la costa. Però cal que els vaixells s'omplin prou i per això, a més d'altres coses com que la freqüència del servei sigui elevada i que les tarifes siguin competitives, cal que els accessos terrestres als ports i les facilitats d'aparcament i abordatge siguin prou bones.

S'ha d'entendre aquesta vinculació entre les subxarxes i que hi ha molts serveis "encadenats", per a poder presentar una visió coherent del sistema de transport i també, lògicament, per aconseguir que funcioni amb eficàcia. Aquest és el gran repte que s'ha plantejat per a l'Euram. Ara bé, l'eficàcia va lligada a objectius que cal definir amb claredat. El primer problema per a això és establir qui defineix objectius per a una regió

que no té un govern propi, però que és una realitat geogràfica, històrica i quotidiana, producte de processos històrics i econòmics d'una gran tradició.³ De moment, és difícil fins i tot pensar en un sistema de coordinació estructurat, perquè caldria que tres estats diferents es posessin d'acord en una actuació de caire internacional que, almenys dos d'ells, possiblement prendrien com un atemptat a la seva sobirania.

D'altra banda, fins i tot amb objectius compartits, el model actual porta al fet que sigui cada estat qui apliqui mesures tant de tipus infraestructural com operatiu en la part del territori de l'Euram que controla. Aquesta situació, que no té perspectives de canvi almenys a curt termini, redueix el potencial d'un sistema que hauria d'ésser dissenyat, construït i gestionat amb voluntat de servir el conjunt de l'àrea. Com que la possibilitat que els estats creïn un òrgan supranacional ad hoc o renunciïn a les seves competències per a passar-les a les regions implicades amb la finalitat de crear-ne un d'àmbit supraregional (un Euram amb capacitat executiva) és ben minsa, sembla que l'única solució per aconseguir-ho passa per una millor interacció amb la societat civil i que sigui aquesta la que faci un cert paper de coordinació d'interessos i desenvolupi idees innovadores. El sector públic, a nivell de cada entitat pública amb competències, pot recollir i considerar les propostes que emergeixin dels experts de la societat civil -que no tenen les mateixes limitacions administratives- i, si són acceptables i viables, canalitzar-les per a la seva realització.

2. UNA ANÀLISI DEL SISTEMA DE TRANSPORT A L'EURAM

2.1. A la recerca d'objectius comuns

És evident que la situació actual condiciona qualsevol reflexió que es vulgui fer sobre les xarxes de transport o sobre noves infraestructures concretes. Però el sistema de transport actual i, en particular, la dotació d'infraestructures són el resulta d'un seguit de decisions que s'han pres al llarg del temps. Ben sovint aquestes decisions han estat condicionades per l'entorn políticoadministratiu –i per això només cal mirar l'efecte de les fronteres sobre la densitat d'infraestructures lineals- i, lògicament, per la conjuntura. La visió global i a llarg termini n'ha estat absent gairebé sempre i, quan s'ha donat el cas, ha tingut una vida curta. Per això no és gaire difícil veure les incoherències que llasten el sistema de transport, sobretot si s'adopta una perspectiva com l'Euram que deixa de banda barreres administratives sense sentit.

Aquest exercici complementari del Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram és un intent de plantejar, a partir del sistema de transport actual, que hem afirmat que és subòptim, algunes adaptacions que el facin globalment més coherent i més ben estructurat. A partir de la identificació de les mancances de la situació actual, es fan propostes tant d'adaptació de les infraestructures que ja existeixen com de construcció

3. Vegeu Joan B. CASAS i Patrícia CRESPO, *L'Euram: centre o perifèria? Una perspectiva econòmica*, València, Institut Ignasi Villalonga, 2009.

d'unes de noves que han de permetre completar la xarxa multimodal per a crear un sistema de transport capaç de respondre a les necessitats futures de l'Euroregió.

Tal com s'ha dit abans, per a fer propostes acceptables cal, en primer lloc, posar-se d'acord sobre els objectius que ha d'atènyer el sistema de transport de l'Euram a llarg termini, o sigui, arribar a un cert consens sobre la funció que ha d'acomplir. Només a partir d'ací es pot plantejar una fórmula de desenvolupament de les xarxes que permeti definir correctament una estratègia d'actuació amb propostes concretes.

Ara bé, el desplaçament d'aquestes propostes, especialment les que impliquen noves infraestructures, està condicionat per una multiplicitat d'aspectes tècnics, ambientals, econòmics i socials que caldrà analitzar amb cura per tal d'evitar bloquejos. D'aquesta anàlisi ha de sorgir la tàctica per a materialitzar les propostes, que ha de portar a concretar-les en una programació de les diverses realitzacions. La programació preveu que les actuacions es perllonguin en el temps, ja que lògicament la seva acumulació en un període molt curt causaria dificultats de gestió i, d'altra banda, en dificultaria el finançament, ja que hi ha una impossibilitat pràctica de mobilitzar ràpidament molts recursos públics perquè generalment segueixen patrons d'afectació molt rígids, basats en pressupostos anuals.

La tasca dels responsables polítics és validar tant els objectius com l'estratègia, que idealment també ha d'ésser consensuada (per tal d'assolir un cert grau de permanència), i prendre les decisions tàctiques, adaptades a les circumstàncies canviants, amb criteris clars dins el marc estratègic decidit.

L'enquadrament polític i administratiu diferent de les regions de l'Euram fa que sigui difícil el consens, però, en tot cas, per tal de definir objectius i estratègies conjunts cal situar-se dins el marc de reflexió correcta. D'una banda, cal comprendre el context territorial, molt difícil d'alterar, en particular en relació amb els espais protegits, i, d'altra banda, s'ha de comprendre que la demanda de transport és molt dinàmica i obliga a programacions d'inversió prou flexibles per tal que puguin adaptar-se sense gaire despesa a les noves condicions que puguin presentar-se.

En aquest context, sembla més fàcil plantejar objectius i estratègies globals i coherents des del món professional i acadèmic que des de l'àmbit polític. Aquestes reflexions pretenen ajudar a aquesta tasca. I com que, per a donar idees que es puguin dur a terme, cal situar-se en la realitat, fixem-nos, en primer lloc, en quines pressions es poden esperar de la demanda de transport i, tot seguit, comprovarem si el territori té la capacitat per a respondre de manera adient a les infraestructures que caldrien per a canalitzar-la.

2.2. L'entorn de l'Euram. Situació i potencial. Una estratègia posicional al món

El creixement econòmic està íntimament correlacionat amb el transport. La pretensió de desacoblar-los, com volia el primer Llibre Blanc sobre política de transport de la Unió Europea, s'ha demostrat inviable, almenys pel que fa als trànsits interurbans de mitjà i llarg recorregut. Mentre estiguem avançant en el procés de globalització, el

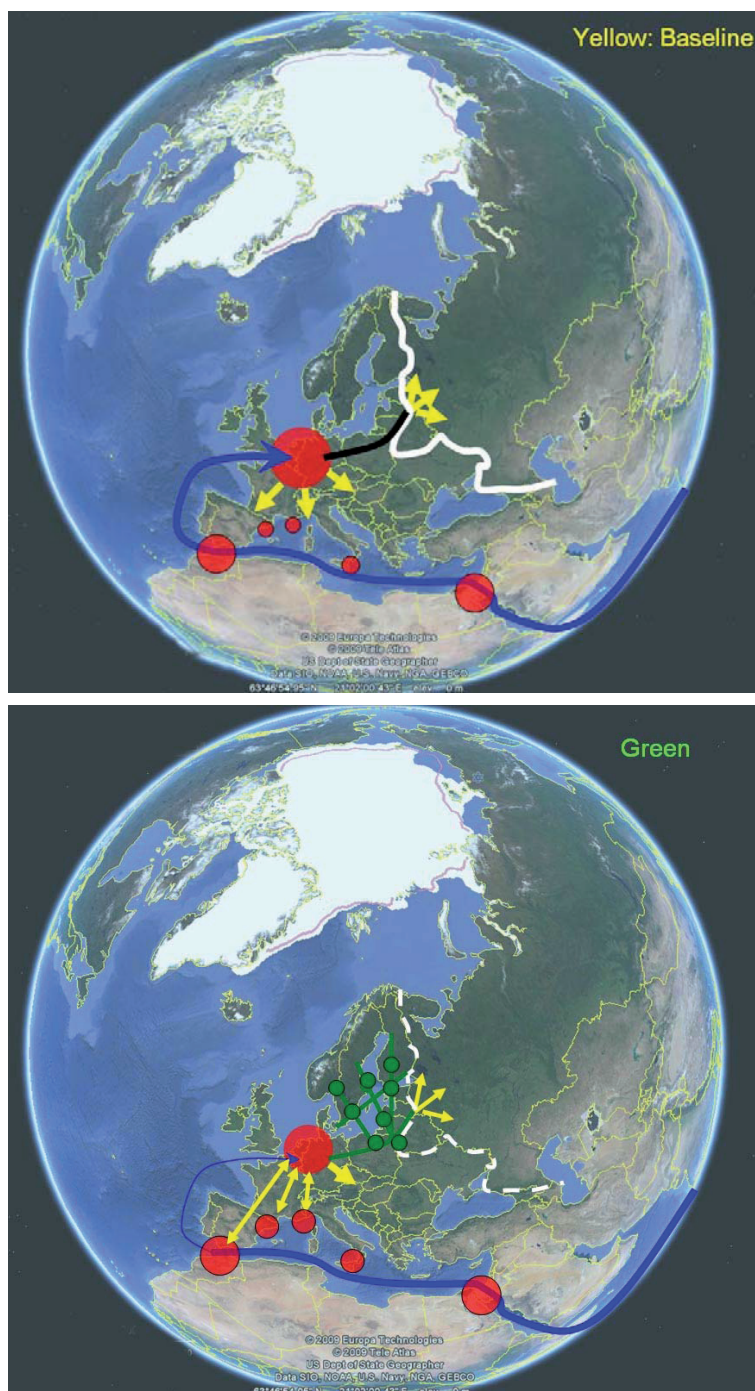
comerç internacional impulsarà el transport de llarga distància. L'establiment del Mercat Únic Europeu, que encara no està ni de bon tros consolidat, implicarà la generació de nous fluxos de productes manufacturats i semimanufacturats a través del continent. A escala mundial, observem que tot just estem en una primera fase d'especialització que porta a fluxos entre continents molt desequilibrats. A mesura que els indicadors de benestar dels països europeus i dels països emergents es vagin apropant, aquests fluxos aniran augmentant i compensant-se progressivament, de manera que el transport podrà ser més eficient, amb menys retorns de contenidors i vaixells buits. De fet, l'objectiu polític hauria d'haver estat la millora del transport i no la seva reducció (el desacoblament). En qualsevol cas, podem assegurar, en vista de l'evolució dels darrers anys i de l'extensió desitjada i previsible de la liberalització del comerç, que els fluxos de mercaderies continuaran creixent almenys al ritme de l'economia. Com veurem, es pot fer una reflexió similar en relació amb els fluxos interurbans de viatgers, tant per motius de negocis com turístics o socials.

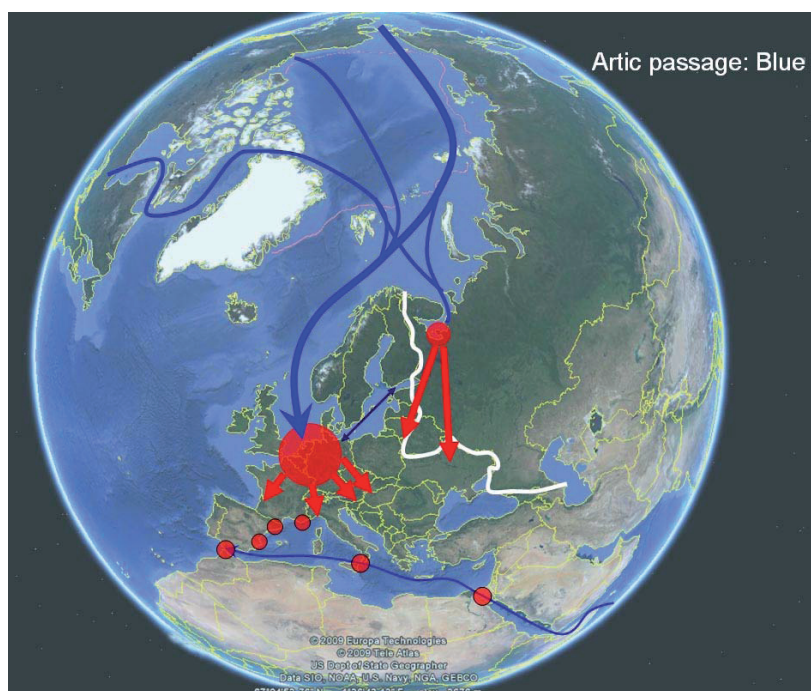
En aquesta anàlisi, ens fixarem en els transports de mitjana i llarga distància i deixarem de banda els urbans, que tenen una problemàtica ben diferent. A escala de l'Euram, observarem, doncs, quin és l'entorn que ens explica els grans fluxos de transport de mercaderies i de viatgers, per donar-ne posteriorment una visió conjunta.

La situació geogràfica de l'Euram, al racó nord-occidental de la Mediterrània i al nord-est de la península Ibèrica, es pot veure com a perifèria tant amb relació a Europa com a la península Ibèrica, però, si adoptem una visió mundial, podem parlar d'una centralitat, basada en la història llunyana (pel que fa a la Mediterrània) i també en la més recent, que l'ha convertit en gran porta logística europea per a les mercaderies d'Orient, encara que el seu pes estigui lluny del que tenen els grans ports de la mar del Nord.

Una anàlisi sintètica de la posició de l'Euroregió en relació amb els grans fluxos del comerç mundial i, en segon lloc, dels peninsulars, ens donarà la base per a una reflexió estratègica. Els grans trànsits de productes manufacturats originats per la globalització provinents de la Xina, el Japó i altres països de l'Orient Llunyà, com a resultat de la seva especialització industrial, continuaran passant per Suez i la Mediterrània. Hi pot haver episodis esporàdics de desviaments (pirateria, conflictes bèl·lics), però les alternatives, fins i tots per als grans vaixells portacontenidors de darrera generació, no són realment viables. Aquests fluxos, amb destinació a Europa, passaran per la Mediterrània i tenen l'opció de fer escala a l'Euram o de passar de llarg.

Tres escenaris alternatius de transport de mercaderies per via marítima





Font: Mcrit per al “Baltic Scenario Forum”, 2009.

Curiosament, l'amenaça més forta a aquesta previsió de manteniment del lloc central que ocupa la Mediterrània en els fluxos est-oest pot venir del fet que efectivament es compleixin algunes previsions en relació amb el canvi climàtic, i no per les relacionades amb els efectes directes del fenomen, com possibles canvis estructurals en la producció agrícola o grans desplaçaments de població. L'impacte més directe sobre el pas per la Mediterrània seria que s'obris, durant temporades cada vegada més llargues, el pas del Nord, una obertura que uneix l'Orient Llunyà amb el nord d'Europa per l'oceà Àrtic. Per als fluxos entre gran part d'Europa i el Japó, Corea i part de la Xina, la ruta per Suez només seria competitiva a l'hivern!

En tot cas, aquesta situació no és imaginable ni a curt ni a mitjà termini, de manera que, en la perspectiva de planejament que ens ocupa, la possibilitat d'atraure trànsit intercontinental a l'Euram depèn essencialment de la capacitat del nostre sistema portuari i logístic de respondre a tres dimensions: volums de trànsit, tarifes (portuàries i per als serveis de transport) i qualitat de servei (fiabilitat, rapidesa, seguretat, etc.). De moment, aquestes dimensions permeten competir adequadament amb d'altres zones (com el port de Marsella) que tenen una posició més central respecte a Europa, però que estan fragilitzades en relació amb l'Euram essencialment per tres aspectes: *a)* rigideses administratives, laborals, etc., tradicionals del sistema, que s'han reduït substancialment a l'Euram en aquests darrers anys, malgrat ser encara més fortes que ens els països del Benelux; *b)* la tendència dels armadors dels vaixells portacontenidors, cada cop més grans, a reduir escales, ja que no els compensa fer-ne, en particular quan els allunyen de la ruta directa, que va del canal de Suez a Gibraltar, i *c)* la incapacitat

d'aquestes zones de respondre a les exigències infraestructurals de la funció de porta logística.

Aquests petits avantatges han permès, en particular als ports de València i Barcelona, guanyar posicions a la Mediterrània i demostren que, en la lluita per a posicionar-se en un comerç internacional d'evolució molt ràpida (per exemple, cal preveure un fort augment dels fluxos exportadors europeus cap als països cada cop més rics d'Orient), no es poden perdre pistonades, que són irrecuperables. Un aspecte essencial per a un bon funcionament en l'entorn mundial és presentar un front Euram prou potent per a competir amb altres fronts (alguns dels quals, com el del nord del Marroc, en període de gestació). Per aconseguir-ho, la coordinació portuària, encara feble a l'Euroregió, és fonamental.

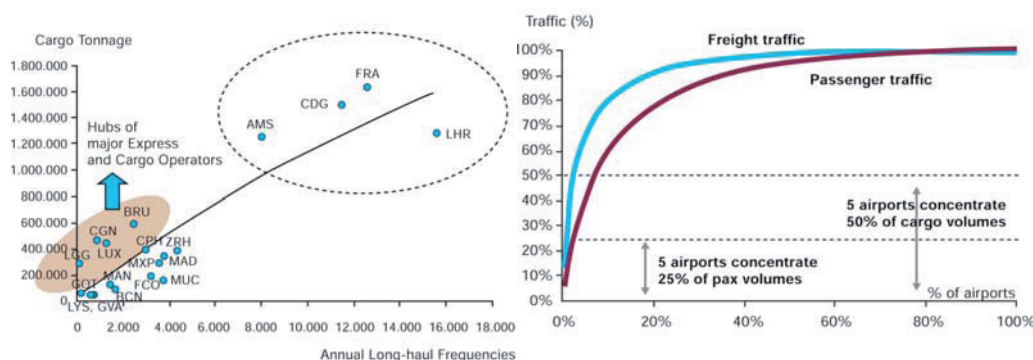
També és important comprendre quin és el paper que l'Euram juga dins Ibèria. El pes del front mediterrani de cara al comerç exterior entre la Península i l'Orient és indiscutible. Algesires podria representar una alternativa important si aconseguís aprofitar el seu paper de *hub* transoceànic per a crear un gran pol logístic per a la distribució peninsular. No és quelcom fàcil de muntar, perquè el consum local és petit i no hi ha una gran tradició en el sector, però com que la competència de Tànger-Med està alterant la seva còmoda posició a l'estret de Gibraltar, no es pot descartar que Algesires aposti per convertir-se en porta logística portuària peninsular.

Si bé altres nodes competidors com Algesires-TàngerMed tenen una millor localització geogràfica en la ruta Suez-Gibraltar, els ports de Barcelona-Tarragona i de València-Sagunt han d'esdevenir portes logístiques del sud d'Europa ampliant els seus *hinterlands*. Barcelona i Tarragona han de gestionar-se coordinadament.

Pel que fa al tràfic atlàntic de la Península, es pot afirmar que l'Euram, i en particular el port de València, ha mantingut sempre una participació força important malgrat la seva situació geogràfica poc adient. La lògica geogràfica privilegia els ports portuguesos, però, de moment, el seu *hinterland* no abraça pràcticament gens de territori espanyol. Deixant de banda el tema de frontera (sobretot lingüística), això es pot explicar per la manca, a Portugal, d'una política portuària coherent, que els ha fet perdre molta competitivitat. La proposta de fer de Sines, a l'Alentejo, un gran port per als trànsits nord-sud (o sigui Àfrica-nord d'Europa) combinant-los amb els transatlàntics difícilment tindrà èxit, perquè tot i les seves bones condicions naturals, Sines no té un *hinterland* propi potent i la situació no és fàcil d'arreglar, perquè pateix de connexions deficientes amb l'interior peninsular. Ara bé, la necessària integració dels ports de Lisboa (que ja no pot créixer a l'estuari del Tajo) i Setúbal podria crear una porta d'entrada atlàntica potent per a tota la Península. Les opcions de Porto i dels ports de les regions del nord-est i del nord d'Espanya són encara més modestes, ja que són excèntriques i no poden optar a recollir gaire més que els fluxos del seu *hinterland* immediat... La seva situació competitiva pel que fa a la captació de tràfic amb origen o destinació a Amèrica és, doncs, similar a la dels ports de l'Euram.

Fins ací s'ha parlat del transport marítim i del comerç intercontinental. Cal tenir en compte també, per la seva importància econòmica, el transport aeri de mercaderies. Malgrat representar un petit percentatge en el tonatge de les importacions, el valor unitari de la càrrega aèria és molt alt i això fa que el sector tingui un pes molt elevat en l'organització logística del comerç internacional. Gràcies a la situació perifèrica en relació amb la resta de la Unió Europea, el trànsit aeri peninsular podria continuar creixent amb força en paral·lel a la consolidació del Mercat Únic. En part, a causa d'aquesta situació, Espanya té el potencial per a convertir-se en el cap de pont d'alguns tràfics intercontinentals aeris europeus, en particular per als fluxos amb Amèrica del Sud i amb algunes regions africanes. Ací el que comptarà és la qualitat del servei logístic i els preus oferts. Madrid, amb la seva posició central, el seu mercat propi i el seu gran aeroport, és la regió que té el potencial més gran per a convertir-se en el gran centre logístic peninsular per al transport aeri de mercaderies. Els plans ambiciosos de creació d'infraestructures logístiques dins la Comunidad de Madrid aposten per aquesta funció que, en certa manera, és complementària de la que podria donar l'aeroport de Barcelona per al trànsit aeri amb l'Orient (proper i llunyà) i, certament, els ports de l'Euram per al trànsit marítim.

Concentració del tràfic aeri de mercaderies en pocs aeroports europeus



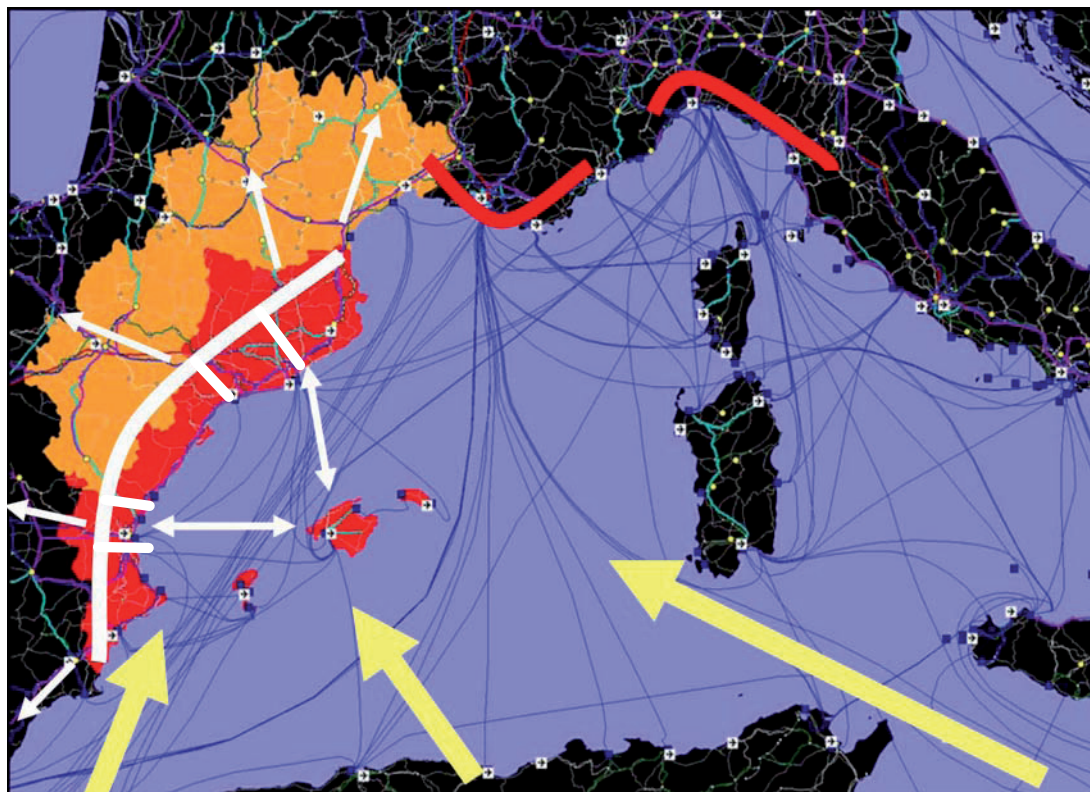
Font: ACI Traffic Data, OAG 2002 i ALG. De l'informe ARC Airport Regions Conference, 2003.

Així, doncs, amb una visió a llarg termini, podem imaginar que, basant-se en el seu front portuari, l'Euram esdevé la gran porta logística peninsular per als trànsits amb l'Orient. Si efectivament arribés a captar una gran quantitat de contenidors –i, per a això, seria suficient estirar un percentatge modest del total que travessa la Mediterrània– podria beneficiar-se d'economies d'escala i entrar en una dinàmica de millora de preus i qualitat de servei que farien l'Euram cada cop més competitiu amb les portes logístiques tradicionals de la mar del Nord. Es podria aconseguir penetrar en un *hinterland* europeu difús que englobaria fins a París, el sud d'Alemanya, Suïssa... L'interès d'assegurar-se una posició en aquests trànsits orientals hauria de promoure la coordinació amb els altres dos grans pols peninsulars, Madrid i Lisboa, formant un

eix transversal molt potent, i amb Saragossa, Tolosa de Llenguadoc i Montpeller com a pols distribuïdors secundaris. Una certa competència amb Algesires i els ports del nord d'Espanya seria molt sana. La competència que cal témer més, en la lluita pe l'*hinterland* europeu, és a curt termini la dels pols belgues i holandesos, que el controlen ara i que difícilment acceptaran sense una lluita aferrissada la pèrdua d'una part del seu poder. A més llarg termini, el port marsellès es despertarà, de manera que la seva regió (Provença-Alps-Costa Blava), si no es vol integrar a l'Euram, podria representar una competència forta per als trànsits vers el centre europeu que es volen captar.

La logística s'ha de desenvolupar a l'Euram com a sector emergent que genera valor afegit vinculat a les activitats de distribució, acoblament, acabat de productes, i per a servir les necessitats del teixit industrial i dels ports. La dificultat per a disposar de més sòl logístic fa necessari que s'estableixin estructures de gestió en xarxa entre els centres logístics. El treball eficient i en xarxa de les plataformes de l'Euram (inclosa Plaça a Saragossa) és el que pot donar competitivitat internacional a l'Arc Mediterrani. És convenient consolidar fórmules de partenariat publicoprivades per a la construcció i gestió de centres logístics.

El mapa indica gràficament el plantejament estratègic que s'acaba de presentar:
Estratègia dels ports de l'Euram i el tràfic de mercaderies



Font: M. Turró, 2010.

2.3. La demanda de transport a l'interior de l'Euroregió. Les mercaderies

En les reflexions que s'han fet del paper de l'Euram dins el context mundial, s'ha presentat com si fos un node. Però per tal que l'Euroregió funcioni com un gran node de la xarxa intercontinental, cal baixar a escala regional i assegurar-nos que la xarxa interna que configura aquest node treballi amb prou eficiència i eficàcia. Només així la marca Euram tindrà acceptació per part dels grans operadors logístics i de transport del món.

Per tal que el sistema de transport funcioni correctament a escala regional, cal aprofitar les complementarietats. Cal, però, assegurar la competència entre aquells components, en particular els relacionats amb els serveis, que no són monopolis naturals i que la necessiten per a assegurar l'eficiència del sistema. Analitzarem amb detall les complementarietats que es presenten en temes d'infraestructures, però per a situar correctament la seva funció, convé veure també quines són les que hi ha en l'àmbit de l'economia.

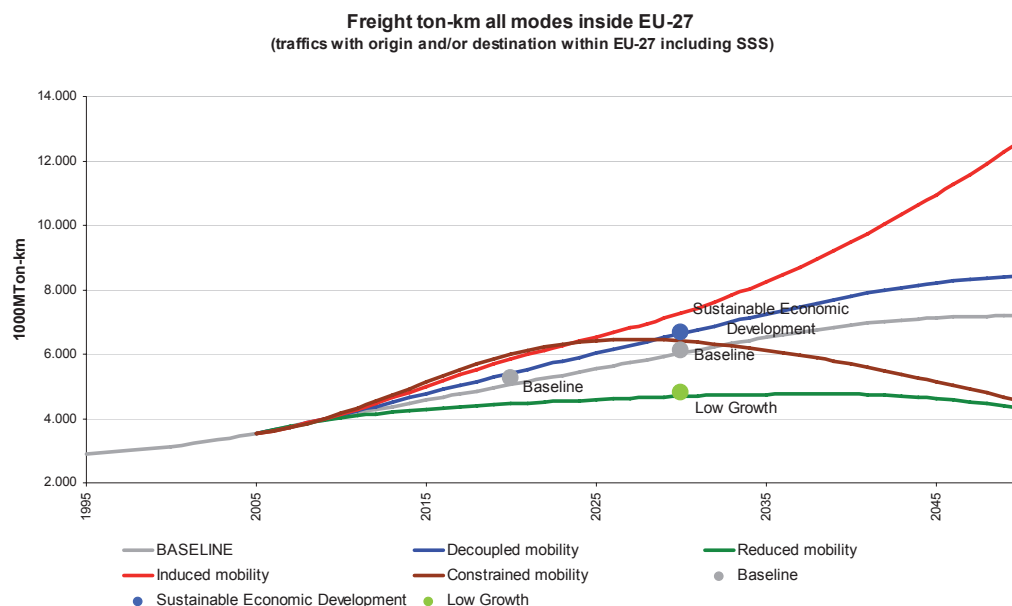
Observant els fluxos comercials i la localització dels clústers de l'Euram (vegeu el llibre de Joan B. Casas i Patrícia Crespo), es pot veure que l'Euroregió té una integració econòmica molt forta, amb sectors industrials que tenen sovint vincles molt estrets. També és cert que molts, sobretot els de poca tecnologia, estan en fase de contracció i globalment tota la indústria es troba en una dinàmica complexa i és difícil predir-ne la direcció. El reforçament dels lligams comercials a l'interior de l'Euram pot afavorir l'obtenció d'economies d'escala sectorials, o sigui, un efecte de clúster d'àmbit superior, de manera que no es limiti a comarques concretes, sinó a zones més grans dins el territori de l'Euroregió. Per això cal que els avantatges de localització propera que són un factor determinant de la configuració del clúster puguin fer-se extensius a aquestes zones més grans gràcies a una accessibilitat molt bona. D'ací es deriva la necessitat de tenir xarxes internes potents, que permetin que les empreses complementàries puguin treballar amb eficàcia i a una escala competitiva i que es puguin projectar vers l'exterior, o sigui, per a les importacions i les exportacions, a partir de nodes clau de concentració de fluxos. Aquest plantejament no és més que el reconeixement de la importància del treball en xarxa, en particular quan hi ha complementarietats evidents i quan cal assolir una presència a les xarxes d'ordre superior.

El treball en xarxa només es pot donar quan les connexions entre els nodes són prou bones. I això es defineix essencialment en tres paràmetres clau del servei de transport: cost, temps i fiabilitat. Hi ha altres factors que poden arribar a ésser molt importants, com la seguretat, i d'altres que podem preveure que tindran un pes creixent sobre el preu de transport, com les externalitats (estem pensant aquí en l'efecte que poden tenir les polítiques de pagament dels impactes ambientals). En tot cas, si poguéssim acostar-nos a una situació realment de competència en els serveis de transport, les infraestructures serien l'element decisiu per a obtenir el nivell de servei de transport que permeti parlar de funcionament en clúster dins l'Euram. Per donar-ne algun exemple, podem referir-nos al sector tèxtil. Si bé sempre hi ha hagut unes bones relacions entre el clúster tradicional de Sabadell-Terrassa i Alcoi, segurament amb una millor integració entre els fabricants de teixits i els tècnics de les dues àrees per tal d'especialitzar-se, i

unes relacions més fluïdes amb els fabricants de maquinària i amb els empresaris dels sectors de la confecció i la distribució (ben potents a diverses contrades de l'Euram), podem imaginar que l'associació de les dues àrees podria reforçar la posició conjunta en el segment d'alta qualitat, en el qual els països emergents tenen més dificultats de competir. Aquesta posició és força bona per a algunes empreses concretes, però segurament tot el sector podria jugar un paper més important en un mercat globalitzat si tingués el pes suficient per a importar i exportar a baix cost, el que vol dir en quantitats importants, i es pogués fonamentar en un sistema logístic eficient, que li permetés obtenir economies d'escala gràcies a una millor integració dins l'Euram. Molts altres sectors ofereixen un potencial semblant.

De fet, no tots els sectors industrials i comercials es poden beneficiar d'una "regionalització" del sistema de transport com la proposada per a l'Euram. En particular, els que tenen un mercat més reduït i menys afectat per la globalització o aquells per als quals el pes del transport és primordial (ciment, mines) tindran més interès en la funció "porta" que en l'accessibilitat interna. Això ens fa entrar en un altre àmbit, que és el tipus de transport. A l'Euram, l'activitat econòmica està associada essencialment a empreses de grandària mitjana i petita. Segons l'Instituto Nacional de Estadística, sobre aproximadament un milió d'empreses censades el 2009, només n'hi havia 241 amb més de mil treballadors (vint-i-cinc amb més de 5.000, disset de les quals a Catalunya) i el 94 % de les empreses tenien menys de deu empleats. Les pimes no solen moure quantitats substancials de mercaderies, però a l'Euram fins i tot les grans empreses són de sectors que no mouen grans volums des de punts concrets. Només les tres empreses del sector de l'automoció i les quatre de comerç al detall (grans magatzems, hipermercats...) concentren molt tràfic i tenen un interès especial tant en l'aspecte *import/export* com en l'accessibilitat interna, ja que depenen de molts subministradors, però la seva demanda de transport és ben particular. La consideració que les empreses de l'Euram generen poca concentració de fluxos de mercaderia és important de cara al servei logístic i de transport que requereixen.

Previsió del tràfic de mercaderies a la UE d'acord
amb quatre escenaris diferents de desenvolupament econòmic



Font: Mcrit per a la Comissió Europea, Transvisions, 2008.

2.4. La demanda de transport a l'interior de l'Euroregió. Els viatgers

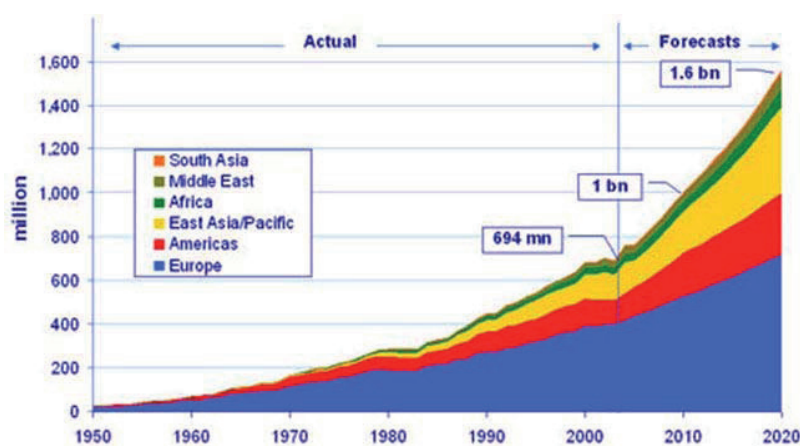
La integració de l'Euram no es pot imaginar pensant només en el transport de mercaderies. El transport de viatgers dóna suport a l'activitat econòmica, però també als forts lligams socials i culturals de l'Euram. Per a analitzar-ho, és essencial distingir clarament entre el que és el transport quotidià, de curta i en pocs casos de mitjana distància, i el transport interurbà esporàdic, per motius de treball o de lleure (turístics, socials, etc.).

Ara bé, tot i que no podem separar el transport de llarga distància de passatgers i mercaderies, ja que empren molt sovint els mateixos mitjans, per a comprendre com funciona cada segment l'hem d'analitzar separatament. Tampoc no podem separar els viatges urbans o periurbans dels de llarg recorregut, ja que, malgrat que el comportament d'uns viatgers i dels altres és molt diferent, tots solen tenir orígens i destinacions a les zones urbanes. Nogensmenys, com que l'objectiu d'aquestes consideracions és l'anàlisi a escala de l'Euram, només entrarem en el tema del transport urbà, prou complex i que varia molt entre ciutats, per a referir-nos a les seves interfases amb els fluxos interurbans.

El mètode tradicional d'anàlisi de la demanda de mobilitat interurbana es concentra en el motiu del viatge. Dins el marc de l'Euram, ens trobem que els desplaçaments tenen efectivament característiques molt diverses en funció del que els motiva. Els que es fan per qüestions de treball són majoritàriament per a gestions a les capitals

administratives dels estats (París, Madrid) i per negocis (sovint a l'interior de l'Euram i molts a l'estranger, ja que l'economia està molt bolcada en l'exportació). Dins els viatges per motius de lleure, els fluxos turístics són els més potents, amb una mobilitat creixent associada, en part, als viatges de vacances i socials dels immigrants. Les variacions dels fluxos turístics degudes, sobretot, a l'aviació *low cost* i a l'obertura dels mercats dels països de l'Est han portat a una reducció molt marcada del turisme europeu que viatja en automòbil des de països propers, mentre que les fórmules, més complexes, basades en els viatges aeris es van convertint en el nou paradigma turístic. En aquest sentit, els experts ens anuncien una nova onada de turistes a la Mediterrània provinents d'Àsia, sobretot de la Xina i els altres països emergents. En línia amb els seus precursors japonesos, els nous turistes estarien més orientats cap a propostes de tipus cultural i similars que no pas a les típiques de sol i platja, amb repercussions sobre la demanda de mobilitat difícil de predir en aquests moments.

Previsió de creixement del turisme mundial fins al 2020



Font: UNWTO, 2006.

Com es pot fer front als reptes d'una mobilitat interurbana creixent i que és un ingredient fonamental per a la generació de riquesa a escala de l'Euram? En primer lloc, cal veure si hi ha interès a abordar la qüestió globalment o si és preferible resoldre-la a partir de nodes més petits, més lligats als diversos territoris. Sense entrar en una anàlisi detallada, es pot demostrar que hi ha molts avantatges a plantejar el sistema de transport interurbà de viatgers de l'Euram des d'una òptica conjunta, tant en termes d'eficàcia com d'eficiència de les noves inversions que cal dur a terme. La demostració ve, d'una banda, de l'estructura lineal (l'arc costaner), que permet la concentració de fluxos i, com a conseqüència, facilita que els serveis concebuts per al conjunt del corredor siguin més eficients. D'altra banda, el nombre limitat de penetracions terrestres i aèries cap a l'exterior de l'Euram -un efecte que també és degut a l'orografia particular de l'Euroregió- fa que un sistema multimodal concebut a partir dels nusos d'accés a l'exterior sigui beneficiós per a tots els territoris.

2.5. La xarxa de l'Euram en el context de les XTE-T

Les xarxes transeuropees de transport (XTE-T) pretenen establir unes infraestructures de transport que facilitin el desenvolupament del Mercat Únic a l'interior de la Unió Europea. Es complementen amb uns corredors de connexió amb els països veïns en el context del que s'anomena política de veïnatge. Les XTE-T, que s'oficialitzen el 1993 en el Tractat de Maastricht, defineixen uns itineraris per a les xarxes de carreteres, de ferrocarril d'alta velocitat i convencional i de vies navegables, així com uns criteris per a establir quines accions en els aeroports i els ports poden considerar-se d'interès europeu. En una revisió feta el 2001, s'hi afegeixen els nodes intermodals; a la del 2004, s'amplia el nombre original de catorze projectes prioritaris a trenta. Posteriorment, al 2006, es crea l'Agència Executiva per a la XTE-T amb mandat fins al 2015 per a donar suport a la creació de les xarxes.

Les propostes de les XTE-T reflecteixen tant la voluntat de tirar endavant un projecte europeu com totes les mancances que té la UE a causa de la reticència dels estats a transferir-li autèntic poder de decisió, de tipus federal. La discussió sobre aquesta qüestió és molt interessant,⁴ però ací cal analitzar principalment com ha estat tractat l'Euram en aquest exercici. Per tal de comprendre aquest tractament, cal saber que les decisions, a Brussel·les, les prenen finalment els estats (el Consell), a partir de les propostes de la Comissió Europea. En alguns casos, com les XTE, el Parlament hi participa en un procés de codecisió que, a la pràctica, en temes tècnics com aquest, només sol alentir el procés d'aprovació sense aportar-hi gaire de positiu. Aquest pes dels estats es reflecteix clarament en les XTE-T, que han acabat essent un cosit dels plans estatals per a cada mode. L'objectiu d'integració només s'observa en el fet que els traçats acordats travessen les fronteres amb continuïtat.

En el cas de l'Euram, les XTE-T mostren una gran desconsideració per l'evident integració que existeix entre les regions de l'Arc Mediterrani. Si no fos que les XTE-T són simplement una transposició dels plans dels estats francès i espanyol, que mai no han demostrat cap interès real a potenciar l'Euroregió, es podria parlar d'una voluntat europea d'evitar-ne el desenvolupament. Mirant el mapa de carreteres transeuropees, es veu com, a diferència, per exemple, de Portugal (d'un pes econòmic inferior al de l'Euram i que mostra una malla homogènia i espessa), els únics itineraris que no tenen sentit radial són el Corredor del Mediterrani (marcat com a existent, suposadament perquè hi ha les autopistes de peatge) i l'Eix del Llobregat. El primer era inevitable, ja que l'AP-7 és l'eix d'autopista més potent de la Península. I la inclusió de l'Eix del Llobregat només es va aconseguir amb una pressió molt forta de la Generalitat de Catalunya.

4. Per a una visió completa del tema, vegeu Mateu TURRÓ, *Going trans-European. Planning and financing transport networks for Europe*, Pergamon, 1999.

Mapa de les xarxes transeuropees de transport (XTE-T). Xarxa viària prevista 2020



Font: Comissió Europea, 2004.

Mapa de les xarxes transeuropees de transport (XTE-T).
Xarxa ferroviària prevista 2020



Font: Comissió Europea, 2004.

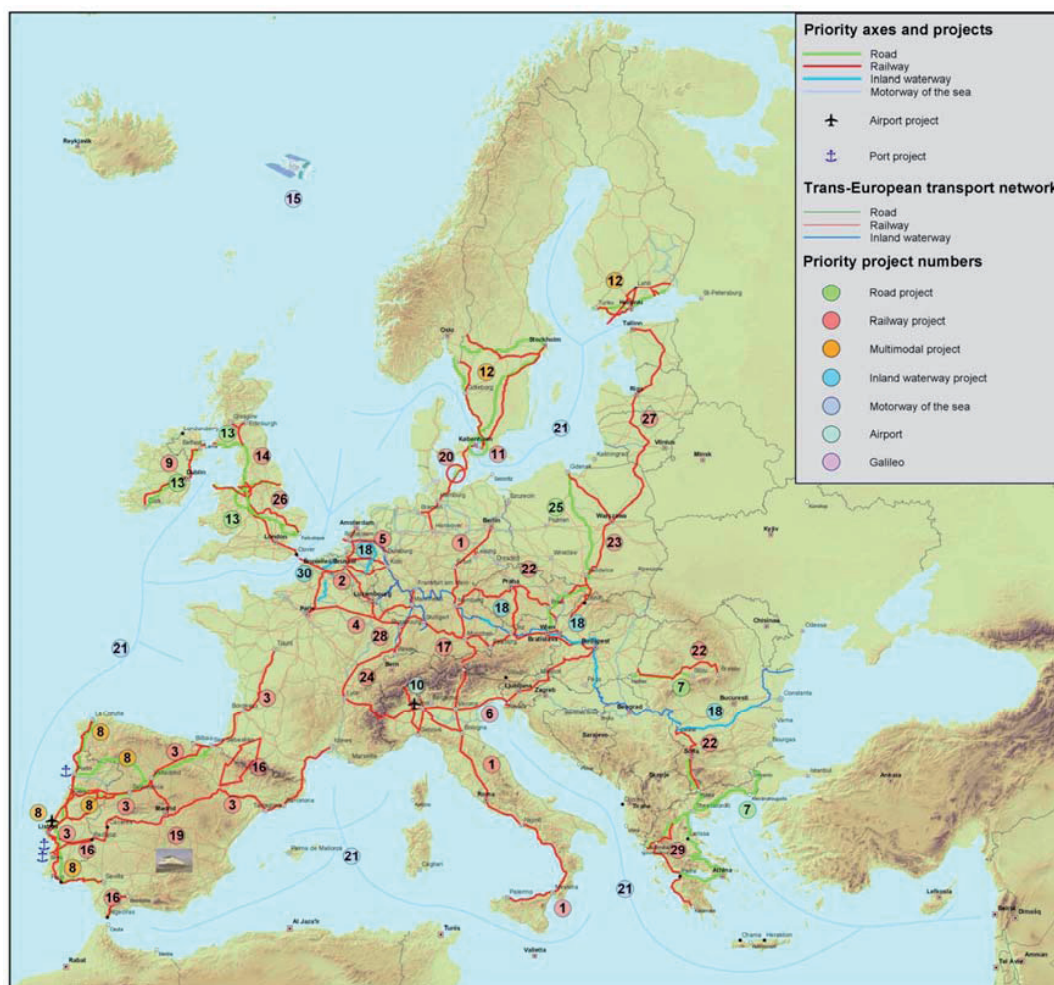
La situació de desatenció és encara més evident en el ferrocarril, encara que el mapa de les XTE-T ferroviàries és del 1996 i, per tant, no recull els plans espanyols posteriors que, com és ben conegut, obeeixen simplement al desig de tenir totes les capitals de província a prop de la capital. El Corredor del Mediterrani surt simplement com a línia “planificada” per al seu condicionament a velocitat alta (menys de 200 km/h) i no com a línia d’alta velocitat.

Pel que fa als ports i als aeroports, només hi ha criteris objectius, més o menys lògics, per a la seva inclusió a les XTE-T, el que fa que no hi hagi el mateix nivell de politització que s’observa a les infraestructures lineals. Com que no s’havia previst abocar-hi gaire recursos europeus, la discussió entre els representants dels estats membre va centrar-se en la possibilitat que el fet d’incloure unes terminals i no unes altres desequilibrés l’*status quo* en termes de competència. Al final, els criteris adoptats són tan laxos que gairebé qualsevol projecte pot ser considerat transeuropeu, de manera que la incidència real de l’etiqueta XTE-T és molt minsa en aquests casos.

El que és més interessant és veure quins són els projectes prioritaris i la seva relació amb l’Euram. Dels catorze projectes inicials, n’hi ha un, l’eix multimodal Portugal-Espanya-resta d’Europa, que deixa de banda Madrid (relativament, perquè des de Valladolid també li serveix). És un projecte d’interès essencialment portuguès i, en certa manera, competitiu amb l’Euram. L’altre projecte engloba els dos eixos d’alta velocitat que connecten Madrid amb França a banda i banda dels Pirineus. La raó per la qual un passa per Barcelona és la seva inevitabilitat. Talment com la prolongació a Perpinyà, que és l’únic tros del Corredor del Mediterrani que té prioritat europea. Del costat francès, no cal dir que aquesta prioritat no és gens sentida a París, que preveu la prolongació de Perpinyà fins a Montpeller per a partir del 2020.

On més es pot veure l’orientació promoguda des de la capital espanyola és en un dels dos projectes que s’han afegit com a prioritaris en la darrera extensió a trenta del nombre de prioritats. Es tracta del que s’anomena “Eix ferroviari per a mercaderies Sines/Algesires-Madrid-París”. A més de voler atraure a Madrid els trànsits portuguesos (que pretenen que Sines esdevingui un gran *hub* portuari) i dels ports de l’estret de Gibraltar, es planteja un pas central pels Pirineus que implicaria un túnel d’uns cinquanta quilòmetres, però també unes inversions enormes en la creació d’accesos tant del costat espanyol com francès. I això quan el trànsit ferroviari que es pot esperar a través dels Pirineus pot ser àmpliament recollit pels passos laterals que, amb les noves construccions de línies d’alta velocitat i el túnel de la línia Figueres-Perpinyà, deixaran molta capacitat desocupada. Les mercaderies per ferrocarril no necessiten distàncies curtes ni grans velocitats, sinó fiabilitat i costos baixos. L’únic avantatge del corredor central ferroviari del Pirineu és que redueix la distància entre Madrid/Saragossa i París, de manera que no hi ha explicació per a donar-li prioritat si no és per a marginalitzar l’Euram.

Mapa dels trenta projectes i eixos prioritaris d'infraestructures de transport de la Comissió Europea



Font: Comunitat Europea, 2004.

El darrer projecte prioritari amb efectes directes sobre la Península és el de millora de la interoperabilitat del ferrocarril ibèric, preparant la xarxa per al canvi d'ample de via que la faci compatible amb l'europeu. Aquest és un projecte interessant per a l'Euram i incorpora la renovació de via amb travesses polivalents i altres millores que, en el futur, poden facilitar l'operació internacional del Corredor del Mediterrani. Curiosament aquesta transformació té l'oposició d'alguns ferroviaris que veuen qual-sevol canvi com una agressió als seus privilegis. Aquesta oposició es va fer palesa fa uns anys quan, malgrat que s'havia decretat que tota renovació de la infraestructura ferroviària a l'Estat espanyol fos amb travessa polivalent (que facilitarà el canvi ràpid de les vies quan calgui fer-lo), en algunes renovacions de la via actual de Barcelona a la frontera es posaven travesses tradicionals...

3. PER UN NOU SISTEMA DE TRANSPORT A ESCALA DE L'EURAM

A partir de les consideracions anteriors, es poden fer propostes de planejament amb una aproximació molt diferent a l'actual i que instarien els qui tenen el poder de decidir a revisar els plans existents i, com a conseqüència, els programes d'inversió vigents. Això és el que pretén, en última instància, el Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram. Però no s'ha d'oblidar mai que és finalment el mercat el que determina si l'economia o, en aquest cas, el sistema de transport funciona o no en la línia prevista. L'èxit de la constitució d'un sistema de transport integrat per a l'Euroregió dependrà fortament de la capacitat d'adaptació al nou context dels seus operadors, de l'eficiència que els permeti competir en costos, de la seva flexibilitat per a treballar en xarxa, de la predisposició a innovar i, en definitiva, de la seva voluntat de progressar. Per això, el Llibre Blanc s'ha de veure com una aproximació parcial a la problemàtica del sector del transport i la logística a l'Euram. Les mancances d'aquest sector en temes d'estructura empresarial i de formació a tots els nivells i la necessitat de transformació del marc administratiu són aspectes que s'hauran de tractar en paral·lel a la qüestió de les infraestructures i amb més urgència, ja que els períodes d'execució de les grans obres són molt llargs i, com que alguna de les mancances són tan òbvies, les mesures per a resoldre-les poden tenir una rendibilitat molt alta.

3.1. *Els criteris per a respondre al repte*

La millora del sistema de transport no es pot limitar a una qüestió d'infraestructures. Però ja fa molts anys que es diu. Amb l'excusa que calia millorar la gestió de les infraestructures existents abans de construir-ne de noves, no es feia ni una cosa ni l'altra, almenys a l'Euram. Perquè curiosament a Espanya és en zones on no hi havia gairebé congestió allà on, amb l'etiqueta de l'objectiu del desenvolupament regional, s'han construït més autopistes. Però també és veritat que és en les zones més denses on la construcció d'infraestructures lineals presenta dificultats més grans. Per això cal que aquesta reflexió sobre les infraestructures de transport a l'Euram tingui en compte dos criteris bàsics.

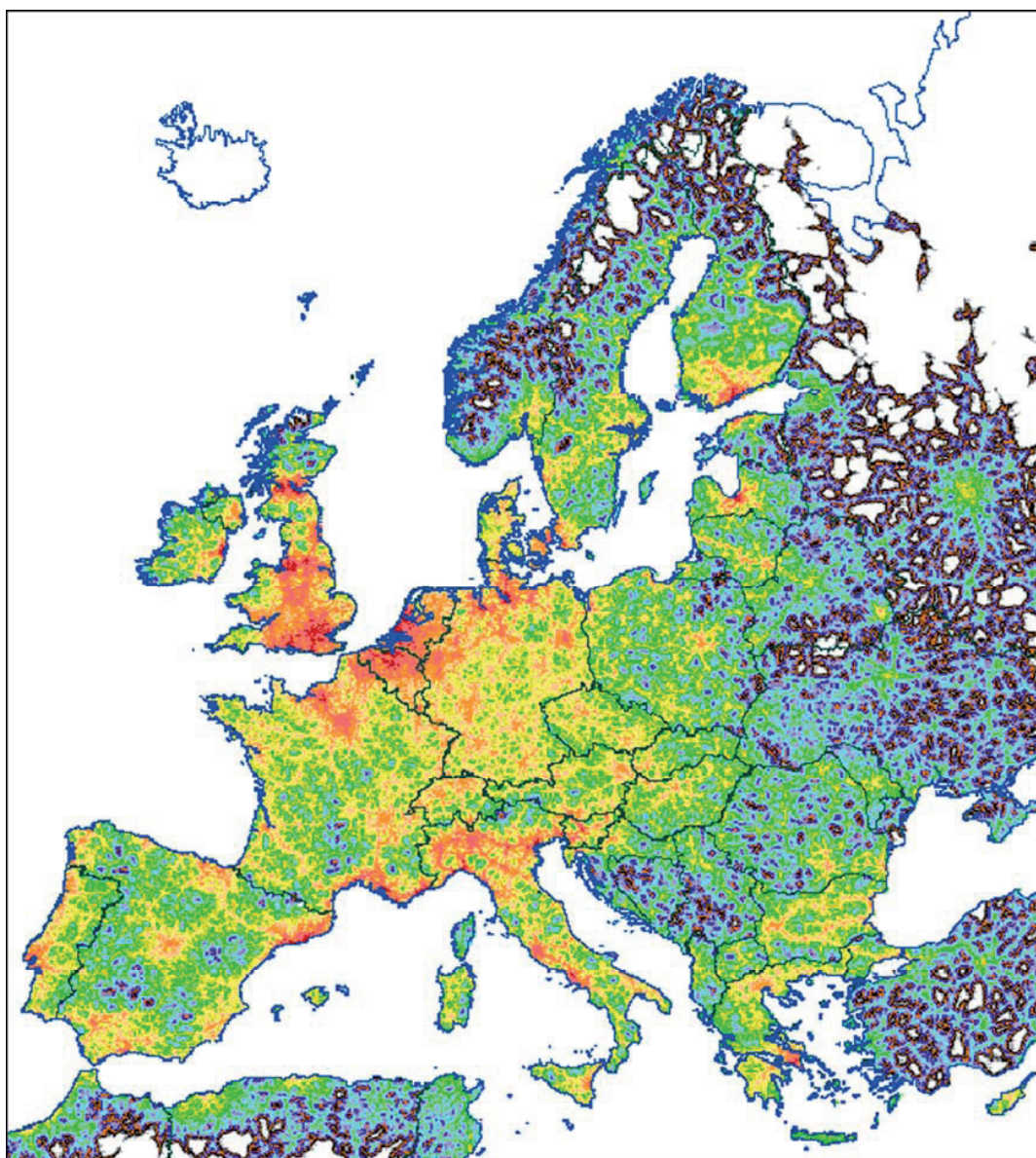
El primer és que, si bé es fonamental procurar sistemàticament optimitzar el funcionament del sistema de transport en el seu conjunt, no és raonable basar la política de transport només en la millora del *software*. Una dotació adient d'infraestructures és condició necessària per aconseguir que el sistema assoleixi l'eficiència exigible en un país desenvolupat.

El segon és que, en una societat democràtica, no es pot prescindir del context social, ambiental i polític en les decisions que es prenguin sobre unes actuacions que afecten molt el territori i la societat.

Els criteris per tal que el sistema funcioni globalment amb més eficàcia els anirem presentant tot seguit. I també intentarem reflexionar sobre el context, en particular d'allò que afecta el territori. L'Euram està molt marcat per una geografia particular

que n'ha condicionat el desenvolupament. La Mediterrània i la muntanya interior són barreres potents a l'accessibilitat, que expliquen que, allà on les condicions naturals ho han permès (ports naturals per a les relacions marítimes –les primeres que van fer possible els desplaçaments de llarga distància– i les valls per a les penetracions vers l'interior), el territori hagi estat progressivament ocupat.

Mapa d'accessibilitats d'Europa. Allà on les condicions naturals ho han permès, el territori ha estat progressivament ocupat



Font: Mcrit per la Comissió Europea, estudi Espon 3.2, 2005.

La geografia ha marcat així el desenvolupament del territori de l'Euram molt més que en d'altres contrades (Castella, Anglaterra, l'Europa central) i fa que grans àrees hagin romàs molt desèrtiques o en un entorn rural de baixa densitat. Són unes àrees que tenen sovint un valor ambiental i paisatgístic particular. Però no cal oblidar que aquest valor s'ha "descobert" recentment gràcies a l'interès públic per la natura i els impactes ecològics, i que no s'ha pogut encara destriar bé entre aquells indrets que cal protegir de manera estricta i els que requereixen nivells de protecció més moderats, adaptats a la seva qualitat real. Aquest és certament un tema complex, perquè els equilibris ambientals són difícils d'assolir i més encara quan s'han de mantenir enfront de contrapesos econòmics i socials potents. Malgrat això, com que l'impacte ambiental de les infraestructures ha esdevingut un tema molt mediàtic, les decisions polítiques en aquest respecte són, amb una certa freqüència, poc racionals. El tema es torna a tractar més endavant, però cal deixar clar que s'ha de poder arribar a un equilibri basat en una determinació raonable de l'ocupació de l'espai, sempre amb un tractament curós del disseny, que permeti el desenvolupament econòmic i social de la regió.

3.2. *Un plantejament multimodal (o comodal)*

Parlar del sistema de transport a escala de l'Euram vol dir pensar essencialment en trajectes llargs, que només es poden materialitzar amb eficiència si hi ha una bona integració dels subsistemes valencià, català, balear i dels Pirineus Orientals, incloent-hi Andorra. Aquests subsistemes de transport estan marcats per una llarga història de centralisme, tant de l'Estat espanyol com del francès. El repte a escala de l'Euram és connectar aquests subsistemes i relacionar-los amb el seu veïnatge i, en particular, amb les xarxes transeuropees de transport (XTE-T).

La manera típica d'abordar aquesta integració interior, i amb l'exterior, és plantejar-la a partir dels diferents modes de transport. És certament una fórmula senzilla i la que, sense anar més lluny, s'ha adoptat per a formular les XTE-T. Però no és pas la que pot ajudar a tenir un sistema eficient i sostenible. De fet, en la revisió del Llibre Blanc del 2004, la Comissió Europea mateixa ja accepta el concepte multimodal, que jo ja defensava al meu llibre sobre les XTE-T del 1999, i que ha rebatejat com a comodal. Es tracta, en definitiva, de trobar, per a una demanda que es vulgui o no continuarà creixent, la resposta sistèmica més adient, bé sigui a través d'un sol mode de transport o d'una combinació de modes. El que compta és aconseguir la solució més eficaç utilitzant tot el potencial del sistema. No cal que es tinguin totes les opcions modals obertes, ni promoure sistemàticament una fórmula concreta, sinó que cal veure quines són les alternatives monomodals o intermodals (de combinació de modes) que, per les seves característiques i funcions, molt determinades per la tecnologia, responen millor a la demanda que es presenta.

Aquest plantejament, que semblaria una obvietat en el món empresarial, seria realment innovador en el sector del transport, que es mou en l'òrbita pública i que està molt marcat per interessos difícils de justificar, però que s'han incrustat en el sistema

des de fa molts anys. En cadascun dels modes trobem unes disfuncions molt grans que expliquen que sigui tan difícil plantejar solucions transversals. Així, en les carreteres, que són la base de tota la mobilitat, l'arbitrarietat en la formulació del peatge porta a greuges comparatius entre usuaris i també entre territoris; en els sectors ferroviari i portuari, molts treballadors tenen un estatut pràcticament funcionarial que fa que no tinguin gaire interès a posar-se a nivell competitiu... per no parlar dels superprivilegiats empleats del sector aeri i aeroportuari! De vegades són raons de prestigi les que porten una ciutat a una manca total de visió regional: quina ciutat no desitja tenir el seu propi aeroport? Evidentment pagant els altres, o sigui els ciutadans, que tenen poques possibilitats de queixar-se de la destinació dels seus impostos.

Les propostes que es fan tot seguit parteixen d'aquesta concepció multimodal basada en un sistema de transport integrat. Si hi ha una cosa clara és que, donada la modesta dotació d'infraestructures de transport de l'Euram i la poca disponibilitat de fons públics per a canviar la situació, cal ser particularment curós amb les inversions per tal que siguin d'eficiència màxima. I això només es pot aconseguir aprofitant els avantatges comparatius de cada mode i estant molt oberts a la innovació tant dels mitjans de transport com de les tecnologies de la informació i la telecomunicació.

4. INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT PER A L'EURAM

Cada mode de transport té uns condicionants tecnològics i d'oferta de servei molt marcats. Això fa que valguin per a funcions determinades i que, en canvi, siguin molt poc competitius en d'altres. El transport per carro arrossegat per animals va ser dominant durant molts segles i ara és certament exòtic en els països desenvolupats. És a partir del coneixement de cada mode i del seu potencial en el context multimodal com es poden posicionar els diversos modes en termes de competitivitat per a cada situació. Això és el que ens permet plantejar solucions per a l'Euram, en particular sobre com aquests modes es poden integrar a escala de l'Euroregió de manera que el sistema de transport funcioni de manera eficient.

4.1. *Els ports*

Els ports moderns necessiten fondàries adaptades a vaixells cada vegada més grans, més superfície de molls i equipaments (grues, etc.) més especialitzats. Això ha portat a la desaparició de ports de gran tradició, amb repercussions molt greus sobre les economies locals corresponents, i a la construcció de grans ports exteriors que, a l'Euram, són els de Barcelona, Tarragona, Sagunt i València. Però el port no depèn només de la capacitat d'acollida; cal que hi hagi prou serveis (a ser possible regulars) per tal que les mercaderies puguin ser expedides en temps curt i amb garanties que es compleixin. Per això, amb algunes excepcions com els ports de transbordament purs (Gioia Tauro,

Algesires), cal que hi hagi prou activitat comercial a la zona servida (l'*hinterland*) per a convèncer les navilieres d'incloure'ls en les seves rutes.

La concentració de càrregues és fonamental en el transport de mercaderia general i, en particular, dels contenidors. També ho és el servei que es dona a terra a la mercaderia (tarifes i temps de pas pel port, que depèn de les duanes i altres controls i l'eficiència de les terminals). Tot plegat vol dir que, com més càrrega hi hagi, o sigui, com més gran sigui l'*hinterland*, més potencial per atraure els serveis intercontinentals, que són els que ens interessen en particular. Per estendre l'*hinterland* més enllà del territori que es pot considerar captiu per la proximitat al port, cal que el cost global del desplaçament de la mercaderia, que inclou les tarifes portuàries i el transport terrestre, però també el temps d'immobilització de la mercaderia, sigui competitiu.

És evident que si la mercaderia provinent d'Àsia ha de passar pels ports del nord d'Europa per arribar a l'Euram, el cost final del producte importat serà superior que si hi arriba directament (òbviamment sempre i quan el pas portuari no sigui desastrós). Això passa, avui dia, perquè els grans vaixells, que fan molt poques escales per a poder rendibilitzar-los al màxim, pràcticament no paren a la Mediterrània. Per tal d'augmentar la competitivitat de l'Euram, gràcies a poder tenir importacions més barates que a les regions del nord de la UE, convindria atraure línies intercontinentals als ports de l'Euroregió. Això suposaria concentrar alguns tràfics i presentar-se com un front marítim únic, de pes. La possible limitació de la competència entre ports a l'interior de l'Euram que podria comportar aquesta coordinació no tindria efectes gaire perjudicials perquè, en realitat, la competència ve d'altres fronts portuaris.

L'Euroregió només té potencial per a dos grans ports, que són clarament València i Barcelona. Alguns altres ports tenen certament importància local i també poden pesar internacionalment en alguns tràfics específics (petroli, carbó, fusta, automòbils, paper...), però els grans fluxos de contenidors a escala mundial no es poden dispersar. I per tal d'aconseguir desviar-los de les rutes directes cal que l'Euram es posicioni com un front portuari únic, gràcies a una bona coordinació i a unes connexions terrestres i de navegació de curta distància (Short Sea Shipping) molt bones.



L'Euroregió només té potencial per a dos grans ports,
que són clarament València i Barcelona.

I ací ja és inevitable parlar de multimodalitat: el transport marítim és, en la majoria dels casos, només una de les baules de la cadena de transport. L'encaminament per terra de la mercaderia pesa molt sobre el cost global total. I dintre d'aquest transport terrestre els trencaments de càrrega (passar del vaixell a la terminal, d'aquesta al camió o al vagó de tren, del tren al camió per arribar a destinació, etc.) són no tan sols relativament molt cars, sinó que són els punts febles de la cadena, tant en temps com en fiabilitat del servei. No és estrany que la part de mercaderia que entra i surt dels ports de l'Euram per ferrocarril sigui pràcticament marginal. A València, malgrat tenir una terminal pensada per a la utilització del transport ferroviari, aquest només porta al voltant del 3 % del total de contenidors que entren i surten del port. A Barcelona, el pes global del ferrocarril en el transport terrestre és només de l'1,7 %, i la meitat són tones de potassa de les mines de la zona de Cardona...

En aquest context, podem dir que tan sols un port amb tràfics específics importants admet una integració eficient amb el ferrocarril. La qüestió clau és la capacitat de carregar trens complets amb facilitat. Això es pot donar o bé perquè el producte és massiu i específic (a granel com el carbó o altres productes miners com la potassa, cereals, ciment, etc.) i els trens es poden carregar des del vaixell o descarregar-los directament, perquè admet processos molt simples de càrrega i descàrrega (per exemple, els automòbils), o bé perquè una gran quantitat de mercaderia té un origen o una destinació concreta en l'*hinterland*.

Aquesta situació és molt difícil d'aconseguir amb els contenidors, ja que la seva procedència o destinació és dispersa. És molt improbable que es presenti la situació, molt

competitiva per al ferrocarril, de poder carregar directament des d'un vaixell tot un tren de contenidors amb una mateixa destinació llunyana. La possibilitat real d'utilitzar el ferrocarril és carregant-hi els contenidors des de la terminal marítima tot seleccionant-los per a una destinació concreta, o viceversa. Aquesta mena d'operacions, que ja es fan en alguns ports de l'Euram, són complexes a causa de la situació dels vagons (sobre la via), que és rígida, i del fet que no es pot disposar de grans esplanades de dipòsit a les terminals marítimes per fer la tria i emmagatzemar els contenidors a l'espera del tren correcte. Per això és interessant la possibilitat de desembarcar les caixes directament al tren, tal com surten del vaixell o amb una selecció ràpida, i treure-les ràpidament fora del port a un lloc de concentració i distribució de càrrega portuària situat terra endins, el que se'n diu un port sec. Aquests ports secs poden ser de proximitat i actuar, de fet, com una terminal portuària interior, o punts llunyans que ofereixin condicions adients per a la distribució i recollida dels contenidors marítimes.

Aquests ports secs llunyans tenen sentit en termes de localització, per exemple en el cas de Barcelona i València, quan estan situats en ciutats a distàncies ja considerables i capaces de generar demanda per a trens complets freqüents: Madrid, Saragossa, potser Tolosa de Llenguadoc i Montpeller en el futur (per a Barcelona). Altres opcions com Sevilla, Lisboa o Bilbao exigirien una confluència d'interessos portuaris molt més complexa.

El cas de ports secs a distàncies curtes el tractarem més endavant, en parlar de les connexions internes de l'Euram. Però convé recordar que, per tal que el transport ferroviari sigui competitiu i ajudi a estendre l'*hinterland* dels ports de l'Euram, cal que el trajecte de l'origen/destinació al port sigui prou llarg, de manera que les operacions a les terminals representin una part modesta del cost total. I cal, lògicament, que aquestes operacions siguin molt eficients i que es doni un servei ràpid i fiable que, en el cas del ferrocarril, només es produeix quan hi ha freqüències elevades de trens programats.

El que podem concloure ací, en termes de relacions externes de l'Euroregió, és que la presentació exterior del front portuari Euram s'hauria de basar a mostrar que els grans ports per a contenidors (València i Barcelona) treballen en xarxa amb uns ports secs comuns que cobreixen pràcticament tot l'*hinterland* ibèric i del sud de França. Això, acompanyat de l'oferta de ports especialitzats com Tarragona, Sagunt, Portvendres, Palma (per a creuers), etc., donaria una imatge potent davant dels armadors i dels expedidors asiàtics de mercaderia. Aquesta presentació de front portuari podria ser molt competitiva amb la que ofereixen els ports de la mar del Nord (Anvers, Rotterdam, Hamburg), que difícilment poden presentar-se com a part d'una oferta coordinada, ja que la competència entre ells, que pertanyen a estats diversos, és ferotge.

Fins ací el que pot donar de si la intermodalitat port-ferrocarril per al transport de llarga distància. Fora dels trens complets, la combinació intermodal a l'Euram és essencialment port-camió,⁵ que, com s'ha vist, actualment és totalment predominant. En aquest camp, és més difícil plantejar una cooperació regional de cara a l'exterior

5. Els ports de l'Euram no poden pas gaudir de l'avantatge d'alguns ports de la mar del Nord, en particular Rotterdam, de poder utilitzar les vies navegables interiors.

de l'Euram perquè estem parlant d'un mercat atomitzat. Hi ha, nogensmenys, alguns desenvolupaments tecnològics que fan albirar noves possibilitats. I ací podem lligar els ports amb el concepte de comunicacions interiors, el Corredor del Mediterrani que les aglutina i la projecció de l'Euram vers l'*hinterland* llunyà, al nord i al sud, que és la vocació del Corredor.

Els ports marítims són les grans portes de l'Euram i, per tant, punts essencials també del transport interior. L'espina dorsal d'aquest espai interior és el Corredor del Mediterrani que els relliga, però que no pot incloure'ls en el seu eix vertebrador. Els ports només poden integrar-s'hi com a nodes terminals o extremitats del Corredor, perquè és evident que els espais portuaris no poden ésser punts de pas del trànsit nord-sud, ja que el seu accés és complicat i tenen prou dificultats a donar acollida al trànsit que els és propi.

Ja s'ha comentat que les entrades i sortides de mercaderia dels ports es fa essencialment per camió. Per relligar-los amb ferrocarril al Corredor del Mediterrani, es pot pensar en trens complets que donin servei als ports secs llunyans o a grans clients, o bé en l'establiment de ports secs situats al rerepaís, a distàncies curtes del port i en l'àmbit immediat del Corredor del Mediterrani. Aquests ports secs propers, actuant com a terminals llunyanes del port, alliberen les terminals marítimes d'una part substancial de la seva funció d'emmagatzematge i n'augmenten substancialment la capacitat de servei als vaixells.

La relació entre terminal i port sec pot representar grans volums de trànsit i, per tant, es poden adaptar bé al mode ferroviari. Ara bé, les exigències tècniques de les terminals ferroviàries, en particular la grandària mínima i els pendents, fan que sigui molt difícil trobar plataformes en el Corredor del Mediterrani que les compleixin i que, al mateix temps, siguin prou properes als ports. En aquests casos, com a Barcelona, pot ser més factible adaptar-se a la topografia, col·locant les esplanades en desnivell i servir-les amb camions o plataformes automotrius. A la cota més adient es pot, però, situar una terminal de transport combinat (camió-ferrocarril) de les dimensions màximes que permeti l'indret. Aquesta terminal, que s'hauria de dissenyar per a un servei molt eficient i amb una mínima ocupació d'espai, seria un punt nodal dels serveis ferroviaris de mercaderies del Corredor del Mediterrani. Mentre no hi hagués un trànsit important en relació amb el Corredor, aquesta terminal podria servir per a portar-hi trens complets de contenidors des del port, però cal tenir en compte que, per a distàncies tan curtes, normalment és més eficient el trasllat directe amb camió des del port a les esplanades, perquè en tot cas cal utilitzar-lo per a portar-hi les caixes des de la terminal ferroviària del port sec a les esplanades situades en diferents nivells.

Partint d'aquesta premissa, sembla particularment interessant plantejar-se amb ulls nous la connexió entre les terminals de contenidors i aquests ports secs de proximitat. A banda de la connexió ferroviària de les terminals marítimes, que hauria de servir també els ports secs llunyans, es pot pensar en una connexió viària específica, pràcticament sense sortides intermèdies, per a camions. Aquesta via especialitzada té sentit sobretot si es preveu la utilització de noves tecnologies. Tindria així la vocació de ser utilitzada, en primer lloc, per grups de camions amb sistemes de control de distàn-

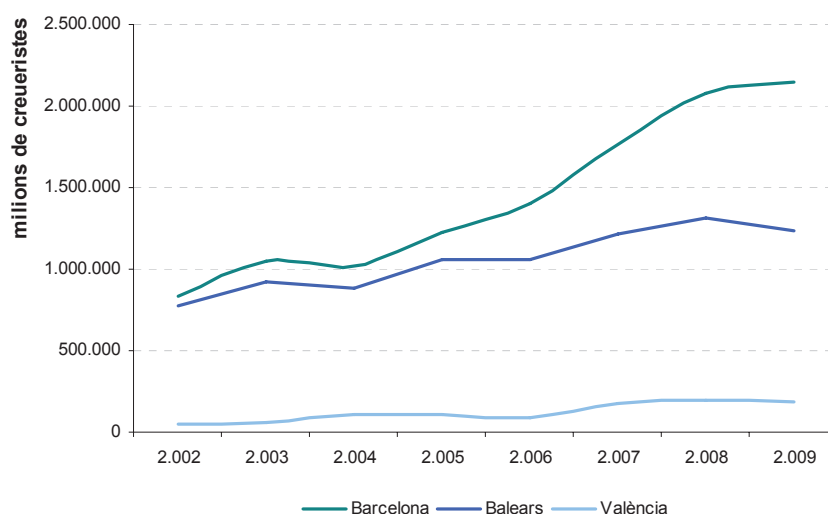
cia entre vehicles i de frenada que permeten ja avui capacitats molt elevades. A més llarg termini, es pot preveure l'ús de plataformes automotrius sense conductor, en una versió millorada de les que ja fa anys donen servei a la terminal de contenidors del Maasvlakte de Rotterdam. Ja que no hi hauria interferències amb automòbils, la utilització de *megatrucks* (camions de doble plataforma que podrien arribar a portar 8 TEU) hauria d'ésser possible. Una infraestructura d'aquest tipus seria fàcilment finançable amb peatges.

Pel que fa al tema ambiental, cal assenyalar que, en el moment en què es pogués tenir operativa una infraestructura d'aquest tipus, ja hi haurà en el mercat camions amb tracció elèctrica competitiu, que seran molt indicats per a aquests trajectes curts. De fet, al port de Los Angeles hi funciona ja un servei similar al que es planteja. En ser una ciutat amb problemes de contaminació atmosfèrica greus, ha optat per aquests vehicles (encara amb bateries de plom), encara que actualment no tinguin un bon rendiment.

El que es vol posar sobre la taula és que les noves tecnologies per a solucions com les proposades ja són operacionals; el que manca, de moment, és l'empenta per a posar-les en marxa. L'èxit de l'Euram com a gran porta logística europea passa precisament per aprofitar un salt qualitatiu que col·loqui els seus ports en condicions de competir amb costos i fiabilitat amb els del nord d'Europa. La innovació basada en el treball en xarxa i l'aplicació intel·ligent de les noves tecnologies són el camí més clar per a aconseguir-ho.

Com és natural, la discussió sobre els ports s'ha centrat en el tema de les mercaderies, però no s'ha d'oblidar que el transport marítim de viatgers és essencial per a la cohesió de l'Euram, ja que les illes en representen una component fonamental i depenen molt dels ferris. En aquest cas, la millora de les infraestructures per a donar servei interior (el trànsit entre la part continental i les Balears) ha estat empesa pel desenvolupament espectacular del trànsit exterior, ja que els ports de l'Euram estan acollint una gran quantitat de creuers. D'un trànsit pràcticament nul a principis dels noranta, s'ha passat a acollir al port de Barcelona uns 2,2 milions de passatges de creueristes, i 1,1 milions a Palma, mentre que a València ja arriben a 200.000. Aquesta arribada massiva d'usuaris de les instal·lacions portuàries ha permès millorar les terminals marítimes de passatgers, amb efectes molt positius sobre el trànsit interior.

Creixement del trànsit de creueristes als principals ports de l'Euram 2002-2009



Font: Ports de l'Estat, 2010.

Aquest trànsit interior amb Short Sea Shipping necessita un bon equilibri entre les freqüències, que han d'ésser elevades i amb vaixells adaptats a la demanda i a aquest servei freqüent, i espais a terra capaços de rebre tot el material rodant que s'ha d'embarcar. Amb una bona gestió dels molls i dels horaris, no hi hauria d'haver problemes de capacitat.

Així com la gestió del trànsit interior (i el Short Sea Shipping mediterrani) és essencial per a donar el servei exigible, en el cas dels creuers la demanda és altament variable i cal ser prudents a l'hora de crear un excés de terminals. El creuerisme és una moda que està aportant riquesa a l'Euram, però qualsevol incident major (degut a alguna desgràcia marítima, un acte de terrorisme, etc.) podria desmuntar les perspectives optimistes actuals.

4.2. El ferrocarril

Seguint el fil de l'apartat sobre els ports, es comenta primer el paper del ferrocarril en el transport de mercaderies, per després referir-nos al transport de passatgers.

Ja s'han comentat abans les dificultats estructurals del ferrocarril per a proporcionar el servei barat, flexible i fiable que demana un mercat cada vegada més exigent a causa de la tensió que l'aplicació de noves tècniques logístiques introdueix en el sistema de transport. L'optimització de les cadenes logístiques depèn de variables que, en particular aquests darrers temps, han mostrat grans oscil·lacions. Per exemple, actualment els tipus d'interès baixos treuen pressió a la minimització d'estocs i de temps de transport, però la manca de finançament bancari actua en sentit contrari...

L'objectiu perseguit pels operadors logístics és tenir la capacitat d'adaptar-se ràpidament a les variacions contínues de les exigències dels seus clients. Les grans trameses de mercaderia, fora dels punts de concentració dels grans fluxos comercials (com els ports receptors d'importacions de l'Orient Llunyà), estan molt sovint condicionades per les necessitats d'organitzacions industrials i comercials que treballen amb "fluxos tensos". Això comporta que les trameses siguin cada vegada més petites i que hagin d'arribar amb una gran puntualitat al lloc previst. Tot plegat porta al fet que el ferrocarril presenti dificultats intrínseques per a competir en el futur, perquè el segment de mercat en el qual té avantatges competitiu (el transport de grans càrregues entre dos punts llunyans) s'està reduint. L'alternativa a la pèrdua de pes del ferrocarril seria concentrar trameses de poc volum per omplir trens complets que connectin amb freqüències altes els punts de concentració de càrrega. Això passa per aconseguir connexions ràpides i econòmiques d'aquests punts amb expedidors i receptors i per una gestió molt eficaç de tots els moviments. En definitiva, el ferrocarril té dificultats competitives, excepte en els casos ja esmentats i, malgrat que els seus avantatges ambientals sobre el camionatge actual són clars, no sembla que puguin compensar-los, encara que hi hagi una adequada i necessària compensació per les externalitats (efectes fora del sistema de transport).

D'altra banda, en alliberar-se molts trens de viatgers a les línies convencionals amb la construcció de les d'alta velocitat es podria atendre, sense despeses importants i amb garanties, més demanda de trens complets, en particular entre els ports de l'Euram i els ports secs de l'*hinterland*. Pel que fa al Corredor del Mediterrani, l'opció Ferrmed, que perllonga el corredor al sud i al nord, té interès sempre i quan tingui viabilitat econòmica i financera. Per això caldria que es modifiquessin els plantejaments actuals i es tornés enrere cap a la idea original de corredor eliminant de la proposta la major part de les branques que hi han anat incorporant. Amb una inversió modesta, concentrada en el corredor bàsic, amb l'objectiu d'augmentar la capacitat i separar on sigui possible els trens de viatgers i de mercaderies, es podrien donar serveis de qualitat entre els punts de concentració de càrrega, amb trens complets. En optar per un nombre reduït de terminals ferroviàries de mercaderies: molls especialitzats (en contenidors, alguns productes a granel, etc.), ports secs i apartadors de grans clients, es podria evitar la gran complexitat del sistema actual, basat en la dispersió en moltes terminals per a "servir més territori" i que s'ha demostrat que no funciona perquè, en no tenir prou volum, no es pot donar un servei competitiu.

El concepte Ferrmed podria, doncs, servir per a portar racionalitat a l'operació ferroviària, però sempre que els plantejaments fossin realistes, o sigui:

a) S'anés a una reducció dràstica de la infraestructura ferroviària del Corredor del Mediterrani per a concentrar-la en la línia bàsica i en un nombre mínim de terminals de mercaderies.

b) La inversió per a aquesta adequació fos raonable i, per tant, molt inferior a les xifres que es barregen.⁶

c) La gestió de la infraestructura permetés assegurar la fiabilitat del servei i que les companyies operadores poguessin actuar en un entorn realment liberalitzat i competir en qualitat i preu.

En tot cas, per tal que el concepte Ferrmed sigui operacional, cal resoldre el tema clau del canvi d'ample a la xarxa espanyola i també el pas de la frontera francoespanyola que, malgrat el nou tram Figueres-Perpinyà, pot ser que continuï essent un bloqueig per al trànsit ferroviari internacional, més o menys justificat en problemes d'interoperabilitat (alimentació elèctrica, senyalització, etc.).

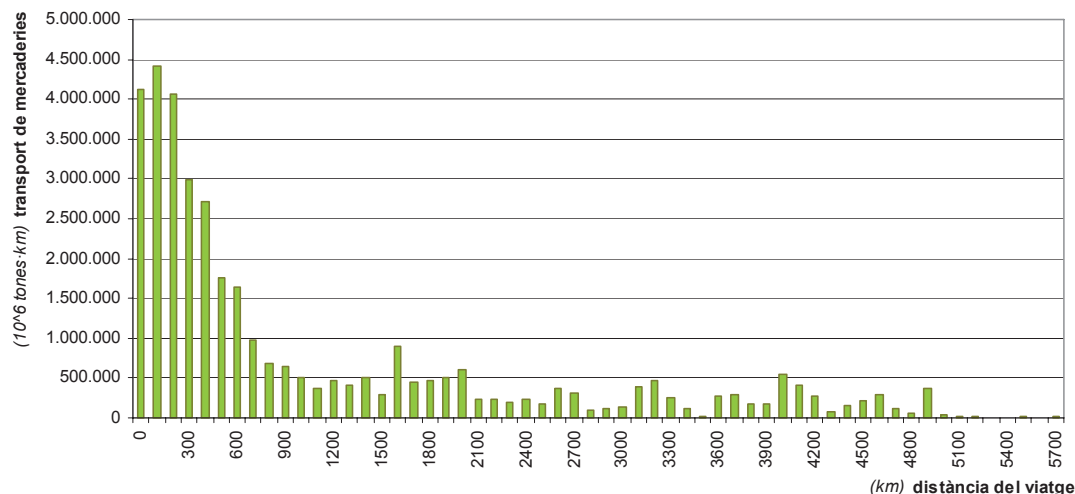
La millora del servei ferroviari, que inclou inversions en infraestructura, podria aconseguir augmentar la part de mercat del ferrocarril en el corredor que uneix els ports de la Mediterrània amb l'Europa Central i haurà d'encaminar volums de mercaderies cada vegada més importants.

En tot cas, cal ser conscients que la condició necessària per tal que el ferrocarril funcioni al Corredor del Mediterrani és que la xarxa europea respongui a les esperances que s'hi han posat des de les instàncies públiques, tant de la UE com nacionals. I cal també comprendre que, per molt que es vulgui potenciar el ferrocarril, la seva capacitat per al trànsit de mercaderies és molt modesta, tant perquè no pot donar la majoria de serveis de distància curta que dona el camió i que representen la majoria de viatges a Europa, com perquè la seva participació en el repartiment modal és molt petita (per sota del 10 % en qualsevol cas, encara que per a algun corredor europeu molt concret pugui arribar a xifres força més elevades). De fet, la infraestructura ferroviària, almenys segons els seus gestors, té tan poca capacitat lliure que no podria absorbir, a menys que es fessin grans inversions, ni tan sols el creixement d'un parell o tres anys del total del trànsit. Cal, doncs, que, tal com s'ha afirmat per al Corredor del Mediterrani, l'oferta ferroviària global es centri en aquells serveis en els quals és competitiva i es posi al servei dels ports i dels operadors logístics en comptes de voler imposar els criteris de servei universal que només tenien sentit fa molts anys. Quan parlem de visió multimodal, o de comodalitat, ens referim a aquesta utilització conjunta i eficient dels diversos modes de transport creant cadenes complexes que competeixen entre elles

6. Per veure l'absurd d'aquests números, només cal dir que la inversió estimada per a Ferrmed fins al 2025 és d'uns 210.000 milions d'euros del 2007, una xifra que és set vegades més gran que la quantitat en què el milionari americà Warren Buffet ha valorat fa poc Burlington Northern en adquirir la totalitat de la companyia (a un preu que molts experts financers consideren exagerat). Burlington és una de les dues companyies ferroviàries més grans dels Estats Units, té més de 50.000 km de vies, 230.000 vagons, 40.000 empleats... i dona beneficis als accionistes! Amb la inversió prevista, la xarxa bàsica Ferrmed seria de 8.274 km de via que podrien permetre el pas de trens de 1.500 m, la meitat de la llargada de la majoria de trens de Burlington.

amb criteris de mercat tot cobrint les seves externalitats. Si l'Euram es posiciona com a líder en aquesta fórmula d'optimització del sistema de transport de mercaderies, pot aconseguir convertir-se efectivament en la gran porta logística del sud d'Europa.

La major part del tràfic de mercaderies a Europa
es fa en distàncies inferiors als 500 km



Font: Transtools, 2005.

També és en aquesta òptica multimodal que cal plantejar el transport de viatgers per ferrocarril a la regió. En aquest cas, la tecnologia, donades les condicions territorials de l'Euram, afavoreix la posició competitiva d'un ferrocarril modern. Els usuaris ací es traslladen tot sols i la intermodalitat és menys penalitzant. Però continua essent la clau de l'èxit del mode ferroviari, i també la seva assignatura pendent. Si es vol potenciar el ferrocarril, cal millorar substancialment la seva integració amb la carretera i l'aviació per a facilitar el moviment dels viatgers, tot reduint el temps total de viatge i les incomoditats dels transbordaments. L'explotació tarifària integrada també és un component important, com s'ha demostrat a escala metropolitana, que no tractem ací.

L'alta velocitat ferroviària és una resposta adient a un territori amb grans conurbacions separades uns pocs centenars de quilòmetres i amb economies i relacions socials molt relligades. Aquest és el cas de l'Euram i d'algunes de les seves relacions amb l'exterior, en particular Madrid i Saragossa i possiblement Tolosa de Llenguadoc i Montpeller en el futur. La vessant ferroviària del Corredor del Mediterrani pren ací un sentit indubtable, relligant les seves ciutats principals, des d'Alacant fins a Perpinyà, amb serveis que són difícilment millorables per carretera, en una zona congestionada i amb dificultats d'accés als centres de les ciutats. El transport aeri tampoc no és gaire competitiu per a la majoria de relacions internes, ja que són de distància curta i no admeten serveis d'alta freqüència. El ferrocarril, en aglutinar trajectes intermedis, pot en canvi donar serveis ràpids i força freqüents. Es tracta d'aconseguir una explotació

molt afinada, amb alguns serveis directes i d'altres, menys freqüents, per a les ciutats petites.

Els serveis ferroviaris d'alta velocitat al Corredor del Mediterrani són més competitius que a d'altres corredors d'Espanya donada l'alta densitat demogràfica i les fortes relacions econòmiques, i també poden jugar un paper important en la integració dels aeroports de l'Euram.

El repte ací és doble: veure si la línia d'alta velocitat es pot aprofitar per a donar serveis de caire “suburbà” i integrar els accessos a les estacions de manera molt eficient. Això significa millorar tant l'aparcament, tipus *park and ride*, com els serveis de transport públic complementaris que, globalment, són els que han de permetre irrigar el territori i, finalment, millorar la competitivitat del ferrocarril. La necessitat d'actuacions inversores, però també administratives (sobre les concessions de serveis de transport públic, etc.), no sembla pas encara plenament assumida.

Les polítiques de mobilitat urbana han d'anar en favor de la integració tarifària, el transport públic i els modes no motoritzats en àmbit urbà, i en àmbits metropolitans en favor de carrils bus o plataformes reservades o modes de major capacitat en funció de la demanda per evitar dèficits d'exploració creixents. Als centres urbans, s'ha de tendir a regular l'aparcament gratuït en superfície per a guanyar més espai urbà, ampliar zones de vianants i incentivar l'ús de vehicles nets. Cal propiciar que es faci un ús més racional del vehicle privat.

La qüestió de fons és, però, l'impacte territorial de l'alta velocitat al Corredor del Mediterrani i si pot portar a una “suburbanització” d'algunes ciutats com Castelló o Girona i, globalment, si descompensarà encara més la demografia i l'activitat econòmica cap al corredor costaner. Segurament serà així, de manera que caldrà una política voluntarista de millora de les condicions d'accessibilitat del territori interior de l'Euram. Això no es pot aconseguir, de manera eficient, amb el ferrocarril, perquè els fluxos possibles estan molt per sota del que justificaria una inversió en un ferrocarril d'alta velocitat que, en un territori d'orografia complicada, seria extraordinàriament onerosa a causa de les exigències tècniques (radis de curvatura, pendents, etc.). Per això, no caldria pensar en actuacions com l'Eix Transversal Ferroviari, que no compleix ni la condició d'integrar-se al Corredor del Mediterrani i poder esdevenir, per tant, una opció alternativa en un futur improbable de manca de capacitat ferroviària en el corredor, ni pot aspirar a recollir, com a eix interior, un mínim trànsit de passatgers o mercaderies per a justificar-lo. Hi ha certament moltes infraestructures de transport a l'Euram en què es pot trobar sentit a la utilització de recursos públics (particularment escassos en aquests moments) i aquesta no n'és pas una.

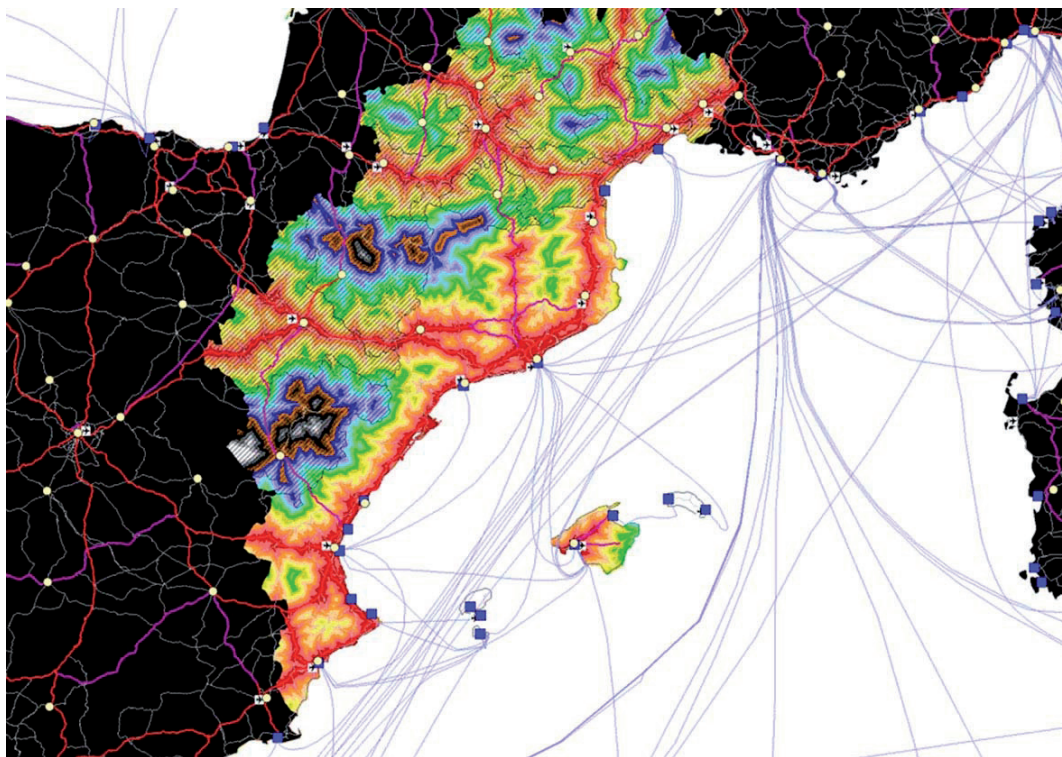
4.3. La carretera

Com ja s'ha dit, la carretera és, ara per ara, el mode universal, el que relliga tots els altres i el que dona l'accessibilitat al territori. Qualsevol concepte del sistema de transport de l'Euram ha de basar-se en aquesta premissa si vol ser realista. La xarxa actual és relativament densa i adaptada a la demanda, però té alguns desequilibris profunds que caldria corregir. El més sorprenent és la inconsistència del sistema de peatges. La lògica econòmica portaria a fer pagar per l'ús de les infraestructures d'acord amb el cost marginal, però com que així no es cobreix la inversió, es podria almenys convenir que es paguessin en funció del servei que donen. El tenir una autovia lliure al costat d'una autopista de peatge o que en determinats eixos es pagui i en d'altres no sense cap motiu clar no s'adiu gaire amb una política d'optimització de recursos. Això no vol pas dir que calgui aplicar criteris uniformes, simplement convé que existeixin criteris clars.

Això ens porta al segon desequilibri que s'hauria de corregir. A causa del seu impacte sobre el desenvolupament econòmic, les carreteres són un factor fonamental per a l'equilibri territorial i per a la connexió entre regions. Una bona malla de vies de gran capacitat és actualment essencial per a dotar tot el territori de l'Euram de les condicions de connectivitat que exigeix la participació a l'espai dels fluxos que és, en definitiva, el que suporta el procés de globalització. Això significa, sobretot, que cal millorar les vies interiors i les connexions entre les comarques veïnes de comunitats polítiques diferents, en particular entre el País Valencià i Catalunya i entre aquesta i les contrades pirinenques no catalanes. La prolongació de l'Eix del Llobregat n'és un exemple. Algunes connexions amb Andalusia, Múrcia, Castella-la Manxa i Aragó també s'haurien de millorar per assegurar l'*hinterland* dels ports de l'Euram.

La xarxa bàsica d'autopistes de l'Euram s'ha de completar per tal que pugui respondre a les necessitats creixents de mobilitat. El sistema de peatges a la xarxa d'autopistes s'ha de reformular per tal de convertir-lo en un instrument de gestió més eficient del trànsit. A mitjà termini, cal evolucionar cap a una tarificació en temps real dels vehicles (en funció de l'itinerari, nombre d'ocupants...).

Accessibilitat del territori a la xarxa de vies d'alta capacitat de l'Euram el 2006,
previ a l'entrada en servei de l'autovia Mudèjar (A-23) de Sagunt a Jaca



Font: Mcrit, 2006.

En definitiva, la visió global del sistema de carreteres passa per l'aprofitament de les existents i la construcció o millora d'alguns trams per tal de constituir una malla (més o menys quadriculada, per tal de donar connectivitat homogènia) que cobreixi tota l'Euroregió i la comuniqui bé amb l'exterior i que doni servei de qualitat als grans nodes: ports, aeroports, ciutats més grans, estacions d'alta velocitat, pols d'atracció turística, etc.

A part d'introduir coherència en el tema del peatge, caldria també millorar substancialment l'explotació de la xarxa viària, en particular amb una senyalització informativa consistent i amb una senyalització normativa basada en criteris d'eficiència global, adaptada a la realitat del terreny i pensada per a servir als automobilistes que volen seguretat, però també viatjar ràpidament i amb comoditat. En aquest sentit, en comptes de promoure restriccions, seria més interessant avançar en l'aplicació de tècniques de transport intel·ligent, algunes de les quals depenen del component infraestructural. Estem davant canvis molt grans en els vehicles (conducció automàtica, propulsió elèctrica, etc.) que portaran a canvis en les infraestructures, que hauran d'estar molt més equipades en tecnologia de comunicacions i en nous serveis. Aquests canvis i, en particular, l'electrificació i el desenvolupament d'altres tecnologies poc contaminants (com les basades en l'hidrogen) arrossegaran cap a nous conceptes per a les infraestructures,

com la utilització de túnels més llargs, ja que no es necessitarà tanta ventilació. També s'anirà cap a l'especialització de vies, com les que hem assenyalat per a connectar les terminals marítimes amb els ports secs, o per a automòbils sols (que serien molt més econòmiques de construir i conservar). L'Euram hauria de ser un territori pioner en aquest sector aprofitant que algunes empreses espanyoles estan entre les més fortes del món en operació d'autopistes concessionades.

La xarxa de vies bàsiques s'haurà de recondicionar i millorar per a suprimir tots els accessos de confrontants, les interseccions a nivell en vies de trànsit elevat, les travesseres urbanes, i tendir a segregar els trànsits de llarga i mitjana distància dels locals, per raons de seguretat i de fluïdesa del trànsit.

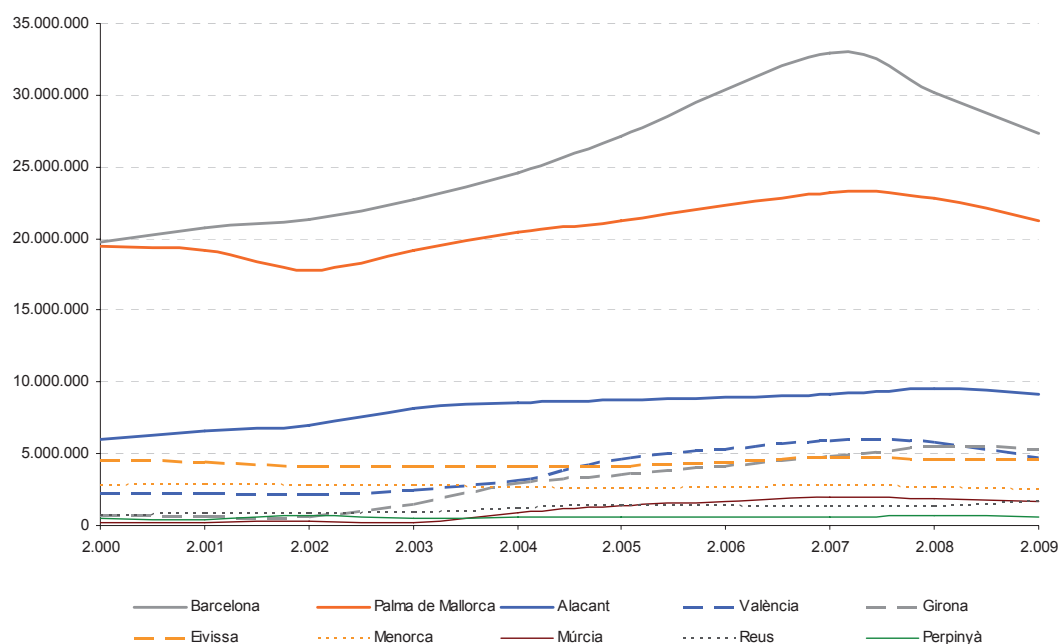
La vialitat intermèdia, carreteres locals i comarcals entre els carrers de les poblacions i les vies de la xarxa bàsica, ha patit un dèficit d'inversió i de planejament durant dècades i actualment requereix una atenció preferent i un tipus d'actuació específic, que permeti integrar els requeriments dels diferents usuaris (vehicles, transport públic, ciclistes, viants...) segons el tram.

4.4. *Els aeroports*

Pel que fa als aeroports, les consideracions que s'han fet sobre la necessitat de concentrar trànsit per assegurar freqüències són les que porten a pensar en l'Euram amb dos nodes clau: Barcelona, com a possible *hub* amb caràcter intercontinental i amb una clara vocació euromediterrània, i Palma, com a gran aeroport turístic europeu. Els altres tenen vocació regional, destacant València i Alacant sobretot per a destinacions europees, Girona i Reus com a satèl·lits de Barcelona, i Perpinyà, en funció de servei al turisme. Aquest seria el cas també de la Seu d'Urgell, que hauria d'estar lligada íntimament amb la projecció internacional d'Andorra. Els altres aeroports i aeròdroms tindran funcions concretes més o menys importants, però no es poden veure com a nodes d'interès a escala de l'Euram.

La capacitat actual del sistema aeroportuari de l'Euram, amb les ampliacions previstes, és globalment suficient a curt i mitjà termini. Cal reformar el model de gestió actual dels aeroports espanyols per a permetre la participació d'administracions locals i regionals en aspectes reguladors, i d'empreses privades en la gestió comercial i l'explotació. Això permetria donar una millor oferta de destinacions i freqüències als aeroports de l'Euram.

Trànsit aeri als aeroports de l'Euram 2000-2009



Font: Aena, 2010.

Ací, també la multimodalitat té importància. Gràcies a l'alta velocitat ferroviària, que connectarà Barcelona amb els aeroports de Girona i Reus, es pot plantejar un model d'operació conjunta, com si els dos aeroports, situats a menys d'una hora de trajecte global, fossin terminals llunyanes de Barcelona. D'altra banda, els aeroports de Castelló, Lleida i Perpinyà, quan aquestes ciutats estiguin correctament connectades amb l'aeroport de Barcelona (i València, en el cas de Castelló), hauran de trobar alguna funció particular especialitzada, perquè la multimodalitat permet combinacions més eficients que els vols directes.

Efectivament, per als aeroports regionals, hi ha molt poques destinacions que permetin omplir avions comercials amb el mínim acceptable de freqüències que els facin atractius per als viatges no turístics. Quan hi ha pocs serveis i a hores poc convenients, els viatgers per motius de negocis, socials, etc. prefereixen fer ús de serveis intermodals, com l'automòbil, l'autocar o el tren, en particular si hi ha serveis directes d'alta velocitat per accedir al *hub* (com serà el cas dels grans aeroports de Madrid i Barcelona). Per a viatges turístics de baix cost, hi pot haver, en algunes temporades, una demanda acceptable, però el model aeroportuari que s'ha estès per Europa, basat en pràcticament no cobrar res a les companyies de baix cost i fins i tot a subvencionar-les, no pot justificar mai una gran inversió ni, molt menys, la creació de nous aeroports. Certament, hi ha una justificació per a aeroports en zones que necessitin l'aviació per a una connexió adient amb la resta del món. És el cas de les illes, de zones mal comunicades per terra, etcètera, que en depenen per al seu desenvolupament. En el cas de

l'Euram, podríem incloure en aquesta situació l'aeroport de la Seu d'Urgell i algunes millores dels de les Balears.

La formulació de la política aeroportuària proposada, que pot entrar en contradicció amb algunes propostes actuals, és la que considerem adient per al bon funcionament del subsistema de transport aeri. Ara bé, només serà possible si s'aconsegueix la necessària autonomia de gestió dels aeroports de l'Euram. La competència entre *hubs* aeroportuaris és clara i Barcelona ha de presentar-se com a alternativa a Barajas i per això cal independència en la gestió. Però seria un error no coordinar els aeroports catalans i, fins i tot, a escala Euram, perquè en aquest cas no es pot parlar de competència, sinó de necessitat de coordinació per a optimitzar les prestacions als usuaris de l'aviació comercial. En aquest sentit, un dels temes pendents és el de la càrrega aèria. La gran porta logística de la Mediterrània necessita, a part de donar un bon servei als homes de negocis i empleats del sector, que lògicament viatgen molt a llargues distàncies, el complement d'un transport urgent de mercaderies molt eficaç. Per a una bona utilització de les capacitats aeroportuàries no ocupades per a càrrega cal també la coordinació entre aeroports.

5. DEL CONCEPTE A LA REALITZACIÓ

5.1. *Dificultats i condicionants a dojo*

Un sistema de transport com el que s'ha proposat no es pot dur a terme en un període curt. D'una banda, hi ha uns condicionants tècnics evidents: *a)* cal planificar el sistema amb un cert detall a partir d'objectius i criteris més elaborats que els presentats ací i que prèviament s'haurien de consensuar entre els grups polítics principals, perquè les actuacions a llarg termini així ho reclamen; *b)* els projectes d'inversió necessiten un temps de maduració força llarg per a optimitzar-los des dels punts de vista de disseny, econòmic, social i ambiental, i *c)* la pròpia execució de les obres té una durada molt llarga.

D'altra banda, hi ha condicionants administratius que cada vegada frenen més la posada en marxa de les infraestructures. La legislació comunitària imposa, per exemple, des de l'estudi estratègic ambiental (per als plans i els grans projectes) i els estudis d'impacte ambiental a nivell de projecte, fins a carregosos procediments de licitació. Es té així tota una nova sèrie de passos que han anat perllongant els diferents períodes de presa de decisions i d'execució de les obres.

Finalment, els nous models de finançament, en particular els que incorporen participacions privades, solen introduir complexitats que poden demorar l'inici dels treballs.

La majoria de grans infraestructures de transport que s'han fet s'han posat en marxa almenys deu anys després del llançament de la proposta inicial. Aquests intervals tan llargs, a part de les implicacions polítiques que ja hem esmentat, poden afectar sensiblement la pròpia utilitat del projecte, que es pot trobar tècnicament obsolet o, el que és

més corrent, que arribi massa tard. Això vol dir que el moment òptim per a posar-lo en marxa s'ha superat i que els costos de la congestió, ambientals, etc. de la demora són molt més grans que els deguts a haver fet la inversió abans. La importància del *timing* en l'eficiència de les infraestructures se sol oblidar, però és evident que ha penalitzat profundament les comunitats de l'Euram, que sofreixen des de fa anys d'un dèficit greu de dotació infraestructural.

Cal també reconèixer que els dèficits tenen algunes causes ubicades al país. Possiblement per manca d'opcions polítiques engrescadores, hi ha una profusió de moviments opositors a tot allò que es planteja des dels poders públics. Aquests moviments, sovint curiosos, solen ajuntar interessos que són fins i tot contradictoris. En general, són moviments reaccionaris, en el sentit de reacció al canvi, tant per qüestions ambientals i socials com per interessos de vegades espuris. El fenomen *nimby* ("not-in-my-backyard" o "no em toquis l'hortet") té un component antisocial fort que es fonamenta en grups benintencionats, però sovint poc realistes. La part positiva d'aquests moviments que, malgrat el seu poc pes a la societat, han aconseguit demorar alguns projectes importants és que obliguen a fer correctament la necessària consulta als ciutadans afectats i a tractar-los com cal i això, moltes vegades, comporta que es millorin els projectes en els seus aspectes socials i ambientals.

Cal reconèixer que la politització de la presa de decisions en qüestions que són essencialment apartidistes ha contribuït a l'opacitat i a donar credibilitat als grups opositors i antisistema. Per a poder tirar endavant el canvi substancial de model per a l'Euram, convindria tornar a la tecnificació del procés, a la plena difusió de les propostes, a la consulta als ciutadans i al respecte a les propostes que n'emanen, i a l'explicació al gran públic de les solucions adoptades. En definitiva, anar cap a un procés més racional i transparent que vetlli pels interessos globals de la societat.

5.2. *El repte del finançament*

Per acabar, unes consideracions sobre el finançament dels projectes que caldria endegar per tal de dotar l'Euram de les infraestructures que necessita per a la integració del seu sistema de transport. Una integració que, com s'ha vist, és una condició essencial perquè el conjunt de les seves regions creixi més i de manera més equilibrada.

Com que la responsabilitat de la inversió en infraestructures de transport rau en el sector públic i, com ja s'ha explicat, hi ha una dificultat de coordinació i de presa de decisions pel que fa a l'Euram perquè la dependència administrativa és dispersa, la qüestió del finançament és ací particularment complexa. En tot cas, les infraestructures les paga o bé l'usuari o bé el contribuent i, en el cas de l'Euram, com que les grans infraestructures d'interconnexió entre les seves regions solen ser competència dels estats, el finançament purament públic es presenta particularment difícil d'aconseguir perquè, malgrat les promeses, no sembla pas que es vagi camí d'eliminar el dèficit històric d'inversió a l'Euroregió.

Així, doncs, és probable que l'única solució per a dotar-se del nivell adient sigui fent pagar a l'usuari una part substancial del cost. En aquest cas, per tal d'evitar greuges comparatius, cal que, a part d'una assignació correcta i justa de la component finançada amb recursos públics, basada en criteris clars i coherents, hi hagi una tarifació als usuaris justa i basada en criteris universals, o sigui, que tothom pagui de manera semblant pel servei que se li ofereix. Això vol dir que no és coherent fer pagar per passar per una autopista concessionada mentre que els usuaris d'una autopista/autovia paral·lela no paguen res. Si, com és sovint el cas, el servei de l'autovia és inferior, el peatge hauria d'ésser també inferior. Aquest és un argument de coherència econòmica que, de moment, té dificultats d'implementació, però que ja seria tècnicament possible aplicar amb la tecnologia de la informació i les comunicacions disponible.

En tot cas, tant la selecció de quines infraestructures s'han de fer com la seva fórmula de finançament han d'obeir a principis de gestió eficient dels recursos de la societat. Per això, la guia per a una bona presa de decisions és l'anàlisi socioeconòmica, incloent-hi una avaluació adient dels efectes externs, en particular dels impactes ambientals que, independentment del que es pugui pensar sobre el seu pes, és evident que han adquirit una consideració elevada a la nostra societat i una forta capacitat de mobilització dels ciutadans.

És en aquest sentit que l'opció del finançament privat de les infraestructures ha de ser considerada sistemàticament, no només per una qüestió de finances públiques, sinó perquè això ha de permetre una construcció i explotació de l'obra molt més eficient. Les associacions publicoprivades o PPP (*public private partnerships*) permeten trobar solucions adients per a muntatges complexos, gràcies al fet que la relació tradicional de concedent a concessionari passa a ésser més igualitària, d'associats, cercant un repartiment eficient i just dels riscos entre el soci públic i el privat.

L'interès del món per aquests muntatges ha quedat palès amb el gran creixement d'aquests darrers anys dels fons d'inversió en infraestructures. Per donar-ne una imatge, a finals del 2008 hi havia al mercat setanta-dos fons d'aquest tipus amb la voluntat d'invertir més de 90.000 milions de dòlars en projectes d'infraestructures, el que va representar un creixement del 80 % respecte a finals del 2007.⁷ La situació actual ha frenat aquesta expansió, però es pot esperar que les raons que la van iniciar, en particular la recerca d'inversions més segures i a més llarg termini, encara que tinguin rendibilitats més modestes i que són ideals per als inversors institucionals com els fons de pensions o les asseguradores, només poden ésser reforçades per la crisi financera.

En definitiva, donada la minsa esperança que els estats inverteixin a l'Euram al nivell que pertoca i per avançar cap a un sistema més eficient, cal plantejar-hi les infraestructures de transport de manera que permetin constituir PPP que n'augmentin l'eficiència i en limitin la càrrega sobre els pressupostos públics. Aquest no és pròpiament un tema específic de l'Euroregió, però l'experiència acumulada durant molts anys des de les primeres autopistes de peatge espanyoles és una base particularment bona per

7. TAYLOR-DE JONGH, "Infrastructure Funds: Trends and Opportunities", Washington DC, juliol 2009.

innovar també en aquest àmbit, sobretot de cara a operacions que impliquin més d'una comunitat autònoma, tant en el sector de les infraestructures lineals com en les connexions marítimes (essencialment el Short Sea Shipping) o aèries.

6. CONCLUSIÓ

El que s'acaba d'exposar demostra que les fortes relacions econòmiques, socials i culturals dins l'Euram justifiquen que les infraestructures de transport s'abordin a partir d'una nova visió que les alliberi de les actuacions centralistes que n'han condicionat el desenvolupament durant els darrers segles, i d'una forma escandalosa a Espanya els darrers quinze anys. Això representa un gran repte al qual només es pot fer front amb una resposta integrada i enfocada al futur. Un futur que passa per la seva conversió en una Euroregió amb vocació d'esdevenir la gran porta logística mediterrània de la Unió Europea. Per això i per a mantenir el seu lloc com a principal pol turístic mundial és fonamental que el sistema de transport i, per tant, les infraestructures que el suporten siguin capaces de respondre amb eficàcia a una demanda creixent i canviant. Només si s'aprofiten els avantatges de la multimodalitat, aquestes infraestructures poden, a més, permetre un transport eficient i sostenible. I només si estan abocades a la innovació podran fer el salt qualitatiu, en termes de cost, fiabilitat i flexibilitat, que hauria de donar el marge competitiu per a poder competir amb altres regions posicionades des de fa molts anys com a portes d'Europa.

És evident que l'aposta per la logística i el turisme té unes implicacions sobre la qualitat de vida dels ciutadans de l'Euram com, de fet, és el cas de totes les activitats econòmiques, però, aquestes dues, amb una component més forta de transport que d'altres. L'ocupació del sòl i alguns impactes ambientals addicionals en són els aspectes més aparents. Però també cal veure que augmenten els avantatges competitius d'alguns sectors en els quals l'Euram està més ben situat dins el mercat globalitzat. La logística afavoreix les indústries exportadores. El turisme es combina bé amb alguns serveis sanitaris i socials...

Tot plegat demana, com s'ha vist, algunes inversions en infraestructures, però ben estudiades perquè aportin els complements que necessita el sistema de transports de l'Euram. Aquest sistema s'ha de planificar i programar amb una òptica multimodal que persegueixi la màxima eficiència i respongui als objectius socials i ambientals que es plantegin per al conjunt de l'Euroregió. Òbviament, les actuacions s'han d'emmarcar en un context realista i equilibrat, que s'adigui amb la disponibilitat de recursos econòmics i asseguri la sostenibilitat financera del sistema utilitzant, en particular, les opcions obertes pels nous models de col·laboració publicoprivada.

